

COSMIC MOTORS

SPACESHIPS, CARS AND PILOTS OF ANOTHER GALAXY

FOREWORD BY SYD MEAD



DANIEL SIMON





DANIEL SIMON

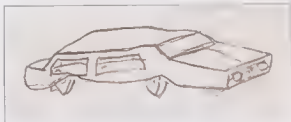
COSMIC MOTORS

SPACESHIPS, CARS AND PILOTS OF ANOTHER GALAXY

FOREWORD BY SYD MEAD

DEDICATION

For my parents, my sister, and somebody special... you guys rock!



August 1979, 3 years old.

CONTACT

Find Daniel Simon's current email at www.danielsimon.net or visit www.cosmicmotors.com

Copyright © 2007 by Design Studio Press

All rights reserved.

No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, xerography, and videography recording without written permission from the publisher, Design Studio Press.

All illustrations in this book are copyright © 2007 by Daniel Simon or the respective artists.

Published by Design Studio Press
8577 Higuera Street
Culver City, CA 90232
<http://www.designstudiopress.com>
E-mail: Info@designstudiopress.com

10 9 8 7 6 5 4 3 2

Printed in China
First Edition: December 2007

Library of Congress Control Number:
2007936105

Paperback ISBN-10: 1 933492-27-9
ISBN-13: 978-1 933492-27-8
Hardcover ISBN-10: 1 933492-28-7
ISBN-13: 978-1 933492-28-5

Designs, Art Work, Text	Daniel Simon
3D Modeling, Photography	Daniel Simon
English Editor	Melissa Kent
Copy Editor	Kate Solo
German Editor	Antje Simon
Layout Art Direction	Daniel Simon
Production Layout	Chris Ayers
Xenofont font courtesy	Kees Gajenlaan

CONTENTS >>

FOREWORD BY SYD MEAD .. 007

INTRODUCTION BY DANIEL SIMON . 009

THE STORY 011

THE VEHICLES OF COSMIC MOTORS

CAMARUDO .. 013

ICETRAIN .. 031

SEXY MAGRELA 049

TADOA 067

QJADO FLEET 079

DETDNATDR 089

NEMBIQUARER ... 105

GALAXIDN , 121

GRAVIDN , 141

VEHICLE SPECIFICATIONS .. 158

EXTRAS

BEHIND THE SCENES 162

AUTHOR'S BIOGRAPHY 165

DEUTSCHE ÜBERSETZUNG .. 166

CREDITS 173



Syd Mead and me in his Pasadena, California home, Spring 2007.

FOREWORD

Imagination is the stuff of what if: the uniquely human ability to invent fantastical scenarios peopled and equipped with marvelous machines, soaring avancements and all the attributes of the usual multiplied a thousand times, by the combination of skilled design talent, a highly developed sense of proportion and scenario and above all, the facility to convincingly be there.

The journey of imagination can take us to far-off galaxies or just slightly ahead of now in the time continuum. No matter the premise and the time frame, Daniel Simon is the ideal tour guide who invites the observer to experience distant visions of technological wonder, future possibilities barely dreamed of and a complete illusion of reality that entices the viewer to leave, if only for the moment, the mundane world of now and become immersed in the exhilarating world of what if.

I have been creating imaginative scenarios for many years. In those fortunate years of completing innumerable futures, I have encountered only a few who so expertly combine rationale with wild designs informed by a solid appreciation of mechanical validity and coupled with explosive scenario.

In this volume you can follow the design track of enormous machines that thunder across endless frozen ice fields or be touching-close to swift craft that soar through the skies of unknown planets, illuminated by the baleful glare of multiple suns. I am fascinated by Daniel's mastery of detail that is complemented by a thorough facility in three-dimensional realization of his stunning designs.

This collection of Daniel's work is an example for those inspired to follow a career in imaginative design and illustration. It will also rekindle the ambition and become a mind tonic for those already successfully pursuing professional goals. So, turn the pages, let your mind roam free through the galactic fields of unbridled imagination, and simply enjoy.

SYD MEAD
PASADENA, CALIFORNIA JULY 21, 2007





INTRODUCTION

It was in November 2005 when I was contacted by publisher Scott Robertson. He had the idea to launch a unique book of my work. After recovering from the shock of it, I felt like I had landed on the moon. Two days later I agreed, and today you're holding the result in your hands.

After that, a lot of work lay ahead of me. I always try to illustrate my designs and sets as photorealistically as possible in order to challenge the viewer's mind. That aim creates an incredible amount of work. And if there are no fancy lighting effects obscuring the design, all of the details must be resolved. The vehicles, their interiors, logos, graphics, environments, names, figures, and the story—everything has to be created from scratch. And all I start with is a blank sheet of paper.

Ever since I have been able to think, my mind has been full of fantastic cars, planes, and all kinds of machines. I have enjoyed drawing ever since I was a child—even without the wonderful inspiration of the *Star Wars* films or comics. Growing up in East Germany, I didn't even know about their existence. Rather, my imagination went its own way.

These days, as a professional car designer, I am training my eyes and improving my skills every day. I've been lucky to work for some of the most exclusive car brands on this planet.

I see my work today as a blending of the two worlds I love: on the one hand, professional car design—with sensitive handling of proportions and passion for detail, on the

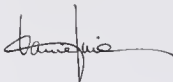
other, entertainment design—with its unlimited opportunities for the imagination and its celebration of the impossible. My workflow merges two different disciplines. I combine classic drawing on paper, which follows the same rules as it has for centuries, with digital technology, which is constantly evolving. That creates a steady challenge, and I am glad to practice both disciplines.

This book has been my opportunity to let my imagination go beyond the usual. I created a stage—the Galaxion Galaxy somewhere out there in space—and filled it with vehicles of all kinds. Some of these vehicles could function on our own planet Earth, but most of them rely on the physical conditions of places in this faraway galaxy. The cultural atmosphere there is very similar to ours on Earth, which keeps us connected to these faraway places. Like Earth, Galaxion citizens contend with their need to travel, their thirst for speed, their desire for competition, and their obsession with beauty. All of this is reflected in its vehicles.

This volume shows the results of the challenge I created for myself. It wouldn't exist without the steering passion of Design Studio Press. I also thank Syd Mead, probably the greatest visual futurist of all time, for contributing the foreword. His support is a big honor for me.

I hope *Cosmic Motors* inspires you. Welcome to my world.

DANIEL SIMON, BERLIN AUGUST 2007



THE STORY OF COSMIC MOTORS

Cosmic Motors is an independent manufacturer of vehicles of all kinds, located in the center of the Galaxion Galaxy. CoMo, as it is affectionately referred to by its fans, was founded by the famous Redosa brothers in the Galaxion year 9966-8.

The Redosa brothers were the sons of a successful rocket scientist. They were always fascinated with mechanical perfection and beauty. Osmi Redosa commenced his groundbreaking research in aviation early in his childhood years. Like his father, he became an excellent scientist and space-flight enthusiast. Scared of flying himself, he always kept his feet on the ground. His brother Fritz, on the other hand, was a brilliant race car driver and liked the smell of fuel. He never really cared how engines worked—all he loved was racing and style.

Cosmic Motors is a perfect combination of both brothers' passions. Their polished presentations and sophisticated designs set a new standard in the galaxy—up until this point, the design, production, and sale of vehicles added up to a rather lousy business. Even ASTROCON, the biggest player in the business with more than 2 million workers and over 6,000 different vehicles in production, had an eye on these two visionaries.

CoMo soon became a rising star among the big established vehicle makers in the Galaxion system, and

countless record-breaking CoMo vehicles steadily caught the attention of the public. Besides their revolutionary developments in transportation, CoMo gained fame by turning retired war machinery of other makers into the finest sports-competition vehicles. The transformation of these retired war machines into racers reflects the now peaceful state in the galaxy, even if there are still remote planets with ongoing conflicts.

This classic success story met a classically tragic ending when race-addicted Fritz persuaded his inexperienced and flight-ward brother, Osmi, to join him in taking out the two SEXY MAGRELA race ships. Both multi-race-winning ships belong to Osmi's race ace daughters, Roketa and Lagala. The brothers crashed into each other and neither survived the tragic collision.

Thanks to the stirring ambitions of Osmi's daughters, the story of CoMo continues today, and the company is thriving under the women's leadership. The corporation is now growing faster than ever and has bought its own tiny planet surrounded by several moons, which offers a variety of test areas and production facilities. Each CoMo vehicle is custom-tailored for the physical conditions specific to each planet in the Galaxion system.

Today, Cosmic Motors produces some of the finest vehicles in the Galaxion Galaxy, blending cutting-edge technology with a sophisticated design aesthetic.





C THE AMARUDO

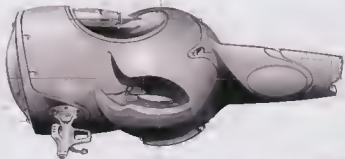
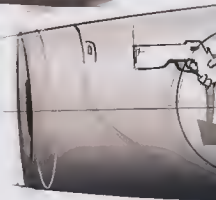
TYPE: SOLO SPORT PODSTER

PLANET: OOSFERA

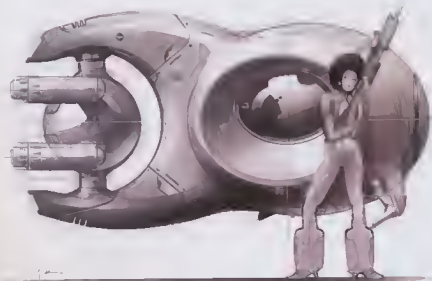
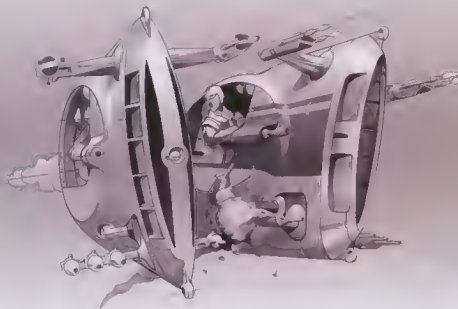
The CAMARUDO is a one-person motion device, powered by a small conventional turbine that only allows for ground-level flights. Originally constructed on planet Oosfera from the scrapped parts of wrecked cargo spacecraft, it is affordable even for the most impoverished settlers. For them, the gunner is the perfect device for hunting, enabling them to feed their families. Impressed by its simplicity and success, Cosmic Motors rebuilt these little ships for amateur races and junior pilot education. Equipped with paint ammunition, the CAMARUDO has turned out to be the race ship for a young, less-privileged set. Many famous pilots have made their first moves in this tiny beast. As a contrast to its scrappy namesake, the CAMARUDO is often pimped out and customized to an extreme degree of cost and extravagance. It was the first successful vehicle to spread the brand name Cosmic Motors.



The first sketches for the CAMARUDO project. According to the story, this vessel was originally assembled by farmers. I wanted to reflect that simplicity in its design. An open sphere that surrounds the pilot serves as a primitive cockpit. Forward visibility is secondary—the CAMARUDO pilot steers the ship while staring at a virtual 3-D display. The rear end of the stage of design shown here is some sort of narrow nozzle, but this feature didn't make the final design. It was replaced by a completely exposed, conventional turbine. Other things changed during the design process. The seating position, for instance, evolved from having the pilot's legs exposed to becoming a completely enclosed cockpit.



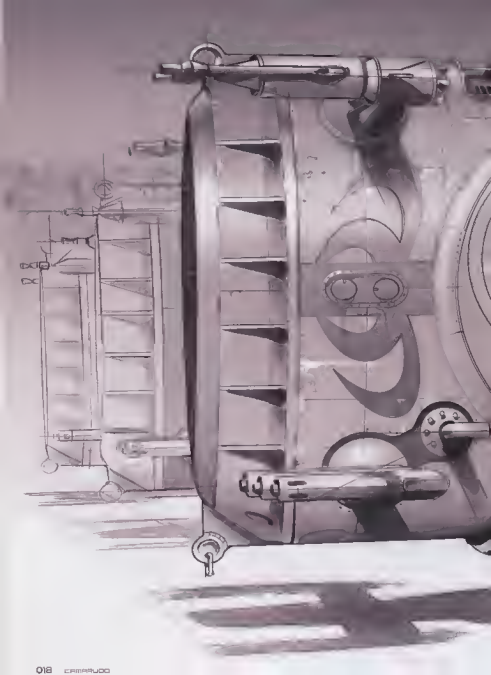




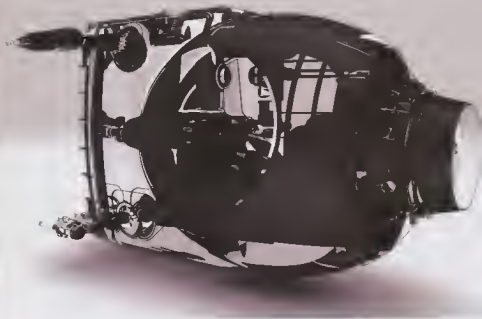


From a design standpoint I still prefer the front and shown here to the final CAMARUDO. But it didn't quite fit the story of a simple vessel, as this is a very complex construction. On this page, you see three steps of my sketch development: at the center, the loose doodle to set perspective and the positioning of the character; below, the clean line drawing done with templates, ready to be scanned; and on top, the final artwork with a layer of Adobe® Photoshop® embushing to render out the surfaces and details.

Top left: I sketched a race scene. Two greenhorn roskia pilots are in trouble. Below: a version of CAMARUDO with an enclosed canopy cockpit.







As with all of the projects in this book, the CAMARUDO was modeled with Autodesk® AliasStudio™ software. That package gives me a professional tool to precisely control the curves and surfaces of the 3-D model. In most cases, I want to translate my two-dimensional design proposal as closely as I can to avoid digital design accidents. I grew up learning the design workflow in the car industry where you still define the shapes using conventional artistic media, and can only translate it digitally as a



parallel to that process. Pure digital automotive design always lacks tension and feel in the surfaces. Back to this one here. I went pretty far with the detailing which always pays off once I print my final renderings in giant scale. Most of the rivets are modeled to avoid complex bump mapping. And notice the cockpit which later on is hidden in the ship. Right page. Idea for the synthetic legs of the pilot. See next page.







Synthetic legs are the ideal of *beauty and grace* on planet Ooshera. Due to a lack of exercise, evolution has morphed its inhabitants into mostly legless creatures. But the new body consciousness of the young generation has inspired a wave of development in the synthetic body-part industry. On the lower end of these walking devices, different application specific feet can be attached. The CAMARUDO shown at top is a extravagantly pimped-out one off with high-gloss Borzium custom parts, each part possibly costing as much as an entire CAMARUDO production ship. This outrageous masterpiece is the showcase of a leading CAMARUDO custom shop. Posing

with it, a young Ooshera pilot, showing off a green pole position race seat with synthetic legs attached. Next page: The cockpit of the CAMARUDO Solo Sport Podster. Facing the pilot, a periscope style steering pod with foldable handgrips to enable easy access to the pilot seat, radar displays, and various Prookanium tanks. As there is no forward visibility, the pilot relies on a virtual 3-D display and other info screens. Most CAMARUDO cockpits are rusty and nothing to look at. The specific cockpit shown here has a polished custom interior, dressed up with handcrafted switches and a painted-to-match dashboard.

















THE ICETRAIN

TYPE: PATROL VEHICLE CLASS V
PLANET: NALA

The ICETRAIN is a ground-patrol vehicle of gigantic scale used to cross the vast plateaus of the frozen ice planet, Nala. Its temperature-independent power source is a twin turbine with nuclear burners. The truck measures over 180 feet, but it's not as heavy as you might expect. The burners inside of the vessel are very voluminous and require a good amount of space. The solid rubber tires are heated up by the surrounding tubes. The wheels sink down through the hard layer of snow and find their grip on the ground.

The ICETRAIN serves mostly as a patrol vehicle to secure the ground-trade routes of the Nala plateaus. This requires a machine and a crew to live various months on its own.

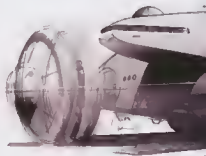
The captain and her navigation crew enter the ICETRAIN through the main door, which is 24 feet above the ground. The captain lives in her luxurious cabin behind the cockpit. The radio operator works underneath the cockpit. Twelve additional maintenance dwarves work and live onboard, but their living quality is far below the captain's luxury.

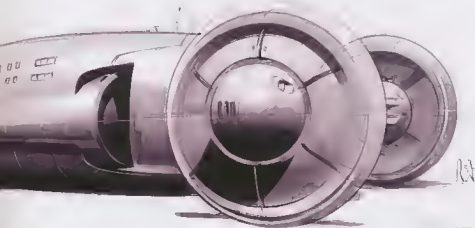
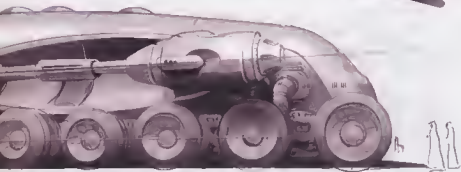
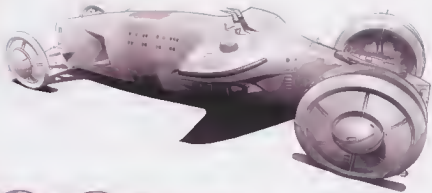


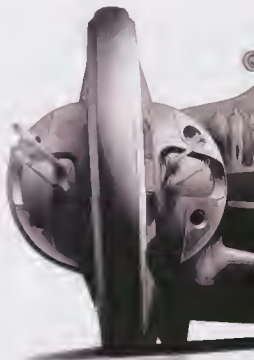
The size of the ICETRAIN and the rough weather conditions in which it operates demanded an aggressive design for the vehicle. A humpback body and a mean face with narrow eyes and ears create an overall beely impression.

The proposal on top shows a long multi-wheeled vehicle with a central drive-train system. In its hub center, a huge glass arcade covers the captain's lounge.

On the right, the little figures give an idea of scale. Notice the ship-styled bridge in the rear part of the vessel.

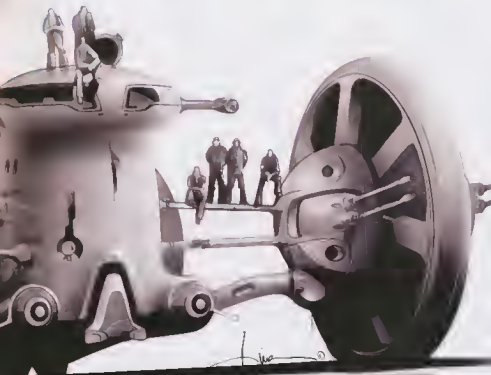






The look of the ICETRAIN is finished, with this dramatic front view displaying the machine's mean expression. The lineup of proud CoMo workers standing on the suspension levers emphasizes the size of the vehicle. The giant, thin wheels have hub-mounted, ice-breaking guns.

The fantastic character sketches on top were done by guest artist John Park. They explore various ideas for the dwarves, who work and live onboard the ICETRAIN under poor conditions. The dwarves maintain the vehicle mostly, but also service the captain's annoying demands. To see more, turn the page.





During the making of this book I was fortunate to run into Ben Mauro and John Park, two very gifted entertainment designers from the Art Center College of Design in Pasadena, and I asked them to create the image on this page. After a short briefing, they gave the crew of the ICE-TRAIN exactly the look I had imagined: a plus-size voluptuous

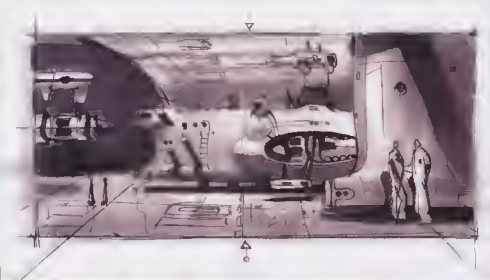
ice queen who commands the monster vehicle while it thunders across the endless frozen wasteland. She is proud of fulfilling her job as a commanding officer of the Neia Patrol Department. But the vehicle does not function without the support of the 12 hard working dwarves, suffering under harsh conditions, yet still happy to have a job



I also welcome to these pages California-native Dylan Cole, a leading matte painter and concept designer. His credits include *The Lord of the Rings*, *The Return of the King*, *The Avatar*, *Superman Returns*, and *Avatar*. Dylan, whose incredible sense of color and light I admire, created two wonderful images for this volume, illustrating the ICE TRAIN in the environment of the frozen planet Nala. The moody sunset shot on this page shows a discovery crew of the Nala Patrol Department. Another piece from Dylan is the spectacular cliff shot on the previous page, with the ICE TRAIN sitting on the edge of Nala's central ocean. I am very grateful for this collaboration.





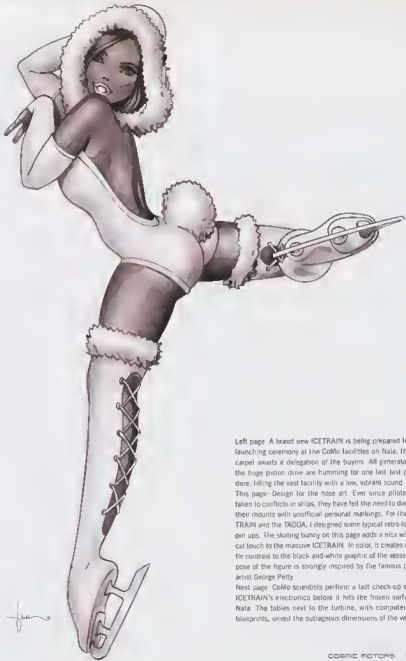




Here is an almost completely assembled ICETRAIN in the Cosmic Motors facility, surrounded by a dozen CoMo workers. The vehicle is rather primitive. The transmission to the rear twin wheels is kept simple and may not be reliable. The main piston forces the drive rod back and forth. The engine crew cabs are located directly above the hot turbines, and do not really support the mood of the team. So even in the frozen environment, the hardworking dwarves suffer under very high temperatures in addition to the constant noise and smoke. On the left, some thumbnail doodles for the facility illustration. Initially, I wanted various vehicles lined up to emphasize the size of the production line, but ultimately I went for a very simple side view, focusing on one vehicle. Depth is created by a worker running into the shot from the foreground and the open gate showing the early night sky of Nala.



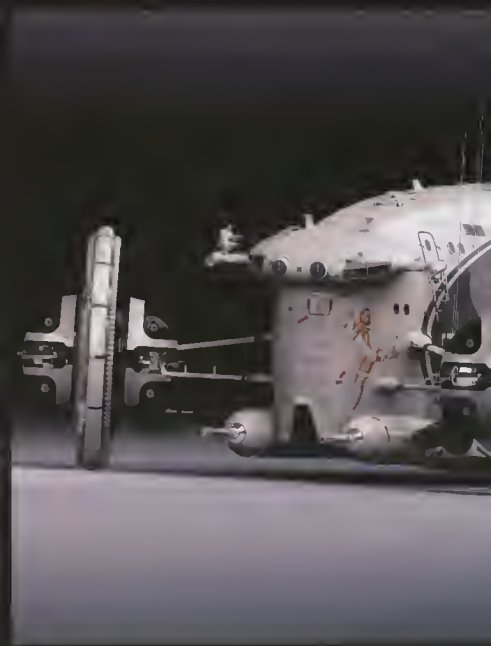


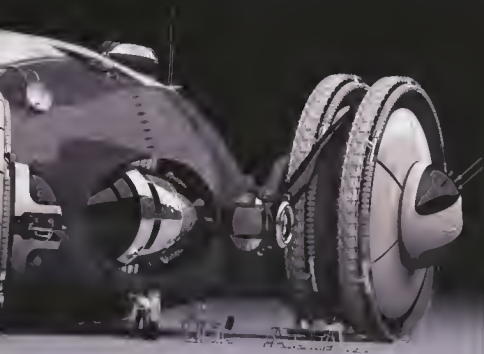


Left page: A brand new ICETRAIN is being prepared for the launching ceremony at the CoMo facilities on Nala, the red carpet awaits a delegation of the buyers. All generators for the huge piston drive are humming for one last procedure, filling the vast facility with a low, vibrant sound.

This page: Design for the nose art. Ever since pilots have taken to conflicts in ships, they have felt the need to decorate their mounts with unofficial personal markings. For the ICETRAIN and the TAOOA, I designed some typical retro-looking pin ups. The skating bunny on this page adds a nice whimsical touch to the massive ICETRAIN. In color, it creates a subtle contrast to the black and white graphic of the vessel. The pose of the figure is strongly inspired by the famous pin-up artist George Petty.

Next page: CoMo scientists perform a last check-up on the ICETRAIN's electronics before it hits the frozen surface of Nala. The tables next to the turbine, with computers and blueprints, unveil the outrageous dimensions of the vehicle.














THE SEXY MAGRELA

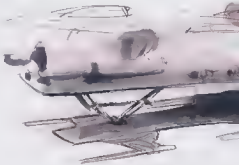
TYPE: RAILTON-CUP RACE SHIP
PLANET: OOSFERA

The SEXY MAGRELA is a high-performance competition race ship on planet Oosfera. This Cosmic Motors vehicle is based on a former military ship, the ASTROCON Railton Bomber Drone Mk439. Their powerful engines make retired Railton Bombers popular competitors in the Railton Cup. Many outer-rim junkyards offer a big selection of bomber wrecks in good condition. The inner structure is stripped, and one of the two bomb bays is converted into a cockpit. If a ship meets all regulations, it can race in the daredevil Railton Cup, which is a three-dimensional circuit in the upper skies of Oosfera. The main arena is a massive floating structure that gives the audience the chance to take a close look at their racing idols competing. Races can be extremely dangerous, which adds an extra thrill to the spectacle. This chapter features the SEXY MAGRELA team, the most successful duo in the history of the Railton Cup.



A loose range of ideation doodles. This is how most of my projects start. I gave the name "Raillon" to the ship because a picture I came across inspired the final design: a rear view of the 1947 Bonneville Racer "Raillon Special."

Little sketchy draft views are enough to start a model, so I can almost get started with a page like that.



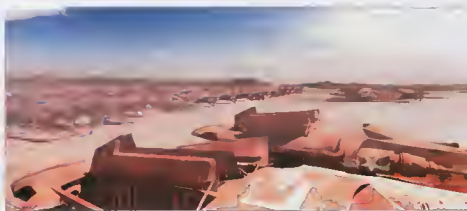


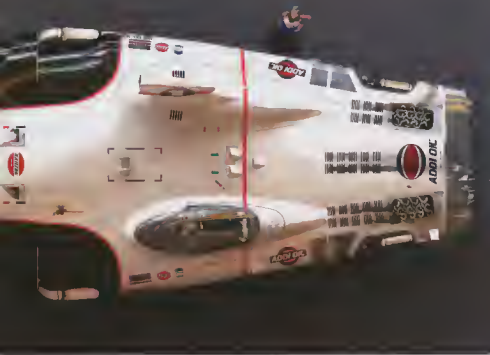


On this page, you see some alternative layouts of the racer, but they appear less elegant. The idea of morphing a triangular section into an ellipse appealed to me and made me go for the design on the right. The other proposals could be used as competitors in the Railton Cup story. In all proposals, I play with design features derived from race vehicles on Earth, wings to adjust flight altitude, steering and air-braking, big air scoops, long narrow shapes, canopy-styled cockpits, and large graphics with numbers or sponsors. Designing conceptual vehicles requires the inclusion of some obvious design features that the viewer can relate to. As a result, a designer has to accept a downside—that your styling sometimes looks very “inspired by,” rather than highly inventive.









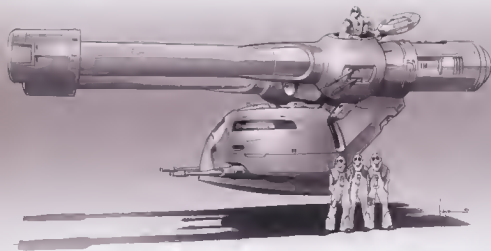
This top view shows the layout of the Raillon Cup winner, **SEXY MAGRELA No. 1**—a narrow nose with an aerodynamic, adjustable wing; the retired, plugged side guns; the former bomber bays—one turned into a cockpit, the other into a turbo-charger scoop—and the wide turbine nozzle at the rear.

Refer to the pilot for scale. On the left is one of Dosfeia's countless Raillon Bomber junkyards, where racers find good material for their ships. On the top is the fully detailed wire-frame model as it was made in *AliasStudio*.



The TAGGA cabin needed some kind of nose. Every vehicle needs a face to be acceptable to our eyes. Once a facial feature is missing, something feels wrong. So I added a beak-style humpy nose and immediately the sketch looked like a flying animal. In between the loose

doodle on page 70 and the tight line drawings on this page I normally do rough 3-D models to check the feasibility of my design. These 3-D models also help to make precise illustrations. The sketch below turned out to be a good guide to stage the photorealistic illustration on page 75.







A pair of heavy TAOCA light ray gunners flies over the cloud-covered landscapes of Mujola. On the side of the cockpit, a personalized logo "Little Sweet Gata." Each TAOCA team comes up with some personal names for their squad, which are used as code names in battle situations. Ever since pilots have been going to conflicts in ships, they have decorated their mounts to reflect their personalities. I spent some time on the body graphic, adding a pin-up lady to give the monochromatic ship a nice touch (see page 75). The 3-D model you see here is still in progress, but is good enough to play around with perspectives and light situations. In the beginning, I work a lot in black and white to find a nice composition and image size. Colors might only distract my attention at that stage.

To achieve a nice air-to-air picture, I flip through books of airplane photography. Air photographers like John M. Dibbs, Erik Hildebrandt, Mark Meyer, and Philip Makanna, to mention only a few, are very talented in staging planes, light, and sky. This is a wonderful inspiration for my work. In terms of colors and light, some airplane painters also deserve mention, like William S. Phillips and R. G. Smith. The left image of the TAOCA was a nice lighting template for the final rendering on page 76: a very late afternoon sky, with lots of red and blue. For some reason, I did not consider the chromatic surface of the ship in the final piece. Maybe that would have been even better.



A TAOOA light-ray gunner in a highly reflective finish hovers in stand-by mode over the dusty desert ground of Mujofs. The young and conflict-tested crew members proudly pose with the ship, revved by the oil-coated air of the cockpit. Notice on the left, the light-ray-bundling nozzle of the left gun and the centrally located main engine. The moving mini-guns that face sideways serve as reliable defense weapons. That is absolutely necessary, as the TAOOA is not very agile, but a rather slow-moving attack ship. Heavy armor all around the vessel improves its chances of coming home from the battlefield.

Bottom: A crew member covers in the upper hatch of the light-ray generator. Notice the small defense guns pointing

in all directions. Considering the general development of peace in nearly the entire Galesion system, the ongoing use of vintage ASTROOON war machines stands in a bad light. The ASTROOON Corporation officially disavows from its military past, but undercover reports occasionally unveil the ongoing production of spare parts for war machines. Next page: A historic illustration shows a giant squadron of TAOOAs on their way to a Mujofs battlefield. The beautiful colors of the late-afternoon Mujofs sun can hardly cover the planet's sad and torn landscape. The ongoing conflicts on Mujofs have been lessening, giving its citizens hope for the future.







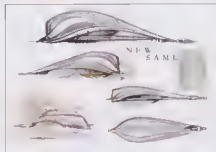
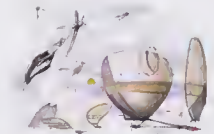




D THE JADO FLEET

TYPE: ROYAL AIR SHIP FLEET
PLANET: PANGA-IPOH

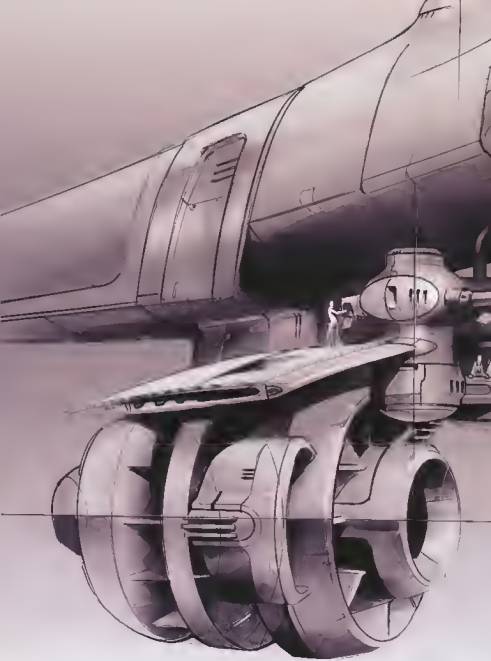
The DJADO fleet is an unarmed squadron of balloons and ground vehicles in the service of the princess of Panga-Ipoh. Panga-Ipoh is a vast desert planet with rather simple technology. Time moves slowly here. The voyage fleet of the princess crosses the deserts at low speed, but with all the available comforts. The core of the fleet is the INCISALIS ship, carrying the princess and her personal servants and handmaidens. For safety reasons, and to thwart pirate attacks, the main ship always has a companion sister-ship flying at its side. All of the fleet's balloon ships are filled with several gases of different chemical specifications, which permit the designers of Cosmic Motors to go for very abstract and free-form shapes. The princess's ship is followed by several servant ships, their numbers depending on the length of the voyage, over the vast desert-scapes of Panga-Ipoh. Balloons and ground vehicles for provisions, mechanics, cooks, and security form an impressive caravan.



The DJADO project is the oldest project in this volume, and some of these sketches date back to Earth year 2000. It was my final thesis at Pforzheim Design School, the German equivalent of the Art Center College of Design. What you see here are my first steps in the field of entertainment design. All the time I had doing this project has finally culminated seven years later—in the making of this book.

The conditions are tough on this planet, where these vehicles operate in the princess of Panga-Ipoh's service. Heavy and long-lasting erosion has turned the once-green planet into a giant desert sphere. Luckily, the ocean planet Carba-Quebrada is a direct neighbor, so filtered-

water resources can be shuttled down to Panga-Ipoh. The planet is ruled by the royal family of Panga, and the princess is a peaceful messenger who travels almost all the time. Cosmic Motors was contracted to design a complete fleet for her voyages, including vehicles for service, maintenance, lodging, catering, and security. I decided to go for balloons for the main vehicles, fitting well the image of the princess, who is known to be graceful and calm. Presumably, there are various types of lifting gases available, so that the ships could be designed in random shapes. Other vehicles come as hybrids—a mixture of cars and lifting balloons—offering a nice diversity to the fleet as it passes through the vast desert fields.





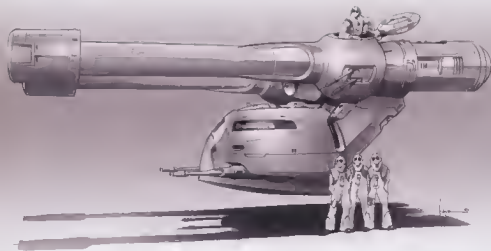
The control bridge and turbine housing of the main DIADO fleet ship, the INCISALIS. I added some people to give it a sense of scale. Two generators, alongside the cockpit and connected with a bunch of pipes and tubes, control the pressure of the giant balloon. Below, the housing of the enormous propeller drive.





The TAGGA cabin needed some kind of nose. Every vehicle needs a face to be acceptable to our eyes. Once a facial feature is missing, something feels wrong. So I added a beak-style humpy nose and immediately the sketch looked like a flying animal. In between the loose

doodle on page 70 and the tight line drawings on this page I normally do rough 3-D models to check the feasibility of my design. These 3-D models also help to make precise illustrations. The sketch below turned out to be a good guide to stage the photorealistic illustration on page 75.







A pair of heavy TAOCA light ray gunners flies over the cloud-covered landscapes of Mujola. On the side of the cockpit, a personalized logo "Little Sweet Gata." Each TAOCA team comes up with some personal names for their squad, which are used as code names in battle situations. Ever since pilots have been going to conflicts in ships, they have decorated their mounts to reflect their personalities. I spent some time on the body graphic, adding a pin-up lady to give the monochromatic ship a nice touch (see page 75). The 3-D model you see here is still in progress, but is good enough to play around with perspectives and light situations. In the beginning, I work a lot in black and white to find a nice composition and image size. Colors might only distract my attention at that stage.

To achieve a nice air-to-air picture, I flip through books of airplane photography. Air photographers like John M. Dibbs, Erik Hildebrandt, Mark Meyer, and Philip Makanna, to mention only a few, are very talented in staging planes, light, and sky. This is a wonderful inspiration for my work. In terms of colors and light, some airplane painters also deserve mention, like William S. Phillips and R. G. Smith. The left image of the TAOCA was a nice lighting template for the final rendering on page 76: a very late afternoon sky, with lots of red and blue. For some reason, I did not consider the chromatic surface of the ship in the final piece. Maybe that would have been even better.



A TAOOA light-ray gunner in a highly reflective finish hovers in stand-by mode over the dusty desert ground of Mujofa. The young and conflict-tested crew members proudly pose with the ship, reamed by the oil-soaked air of the cockpit. Notice on the left, the light-ray-bundling nozzle of the left gun and the centrally located main engine. The moving mini-guns that face sideways serve as reliable defense weapons. That is absolutely necessary, as the TAOOA is not very agile, but a rather slow-moving attack ship. Heavy armor all around the vessel improves its chances of coming home from the battlefield.

Bottom: A crew member covers in the upper hatch of the light-ray generator. Notice the small defense guns pointing

in all directions. Considering the general development of peace in nearly the entire Galesion system, the ongoing use of vintage ASTROOON war machines stands in a bad light. The ASTROOON Corporation officially disavows from its military past, but undercover reports occasionally unveil the ongoing production of spare parts for war machines. Next page: A heliopic illustration shows a giant squadron of TAOOAs on their way to a Mujofa battlefield. The beautiful colors of the late-afternoon Mujofa sun can hardly convey the planet's sad state of affairs. The ongoing conflicts on Mujofa have been lessening, giving its citizens hope for the future.







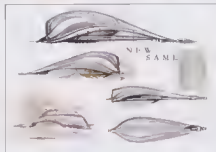
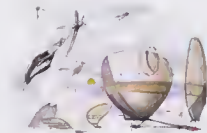




D THE JADO FLEET

TYPE: ROYAL AIR SHIP FLEET
PLANET: PANGA-IPOH

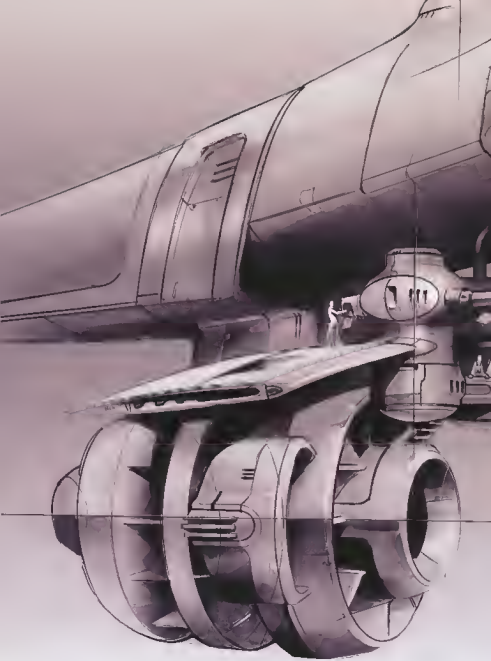
The DJADO fleet is an unarmed squadron of balloons and ground vehicles in the service of the princess of Panga-Ipoh. Panga-Ipoh is a vast desert planet with rather simple technology. Time moves slowly here. The voyage fleet of the princess crosses the deserts at low speed, but with all the available comforts. The core of the fleet is the INCISALIS ship, carrying the princess and her personal servants and handmaidens. For safety reasons, and to thwart pirate attacks, the main ship always has a companion sister-ship flying at its side. All of the fleet's balloon ships are filled with several gases of different chemical specifications, which permit the designers of Cosmic Motors to go for very abstract and free-form shapes. The princess's ship is followed by several servant ships, their numbers depending on the length of the voyage, over the vast desert-scapes of Panga-Ipoh. Balloons and ground vehicles for provisions, mechanics, cooks, and security form an impressive caravan.



The DJADO project is the oldest project in this volume, and some of these sketches date back to Earth year 2000. It was my final thesis at Pforzheim Design School, the German equivalent of the Art Center College of Design. What you see here are my first steps in the field of entertainment design. All the time I had doing this project has finally culminated seven years later—in the making of this book.

The conditions are tough on this planet, where these vehicles operate in the princess of Panga-Ipoh's service. Heavy and long-lasting erosion has turned the once-green planet into a giant desert sphere. Luckily, the ocean planet Carba-Quebrada is a direct neighbor, so filtered-

water resources can be shuttled down to Panga-Ipoh. The planet is ruled by the royal family of Panga, and the princess is a peaceful messenger who travels almost all the time. Cosmic Motors was contracted to design a complete fleet for her voyages, including vehicles for service, maintenance, lodging, catering, and security. I decided to go for balloons for the main vehicles, fitting well the image of the princess, who is known to be graceful and calm. Presumably, there are various types of lifting gases available, so that the ships could be designed in random shapes. Other vehicles come as hybrids—a mixture of cars and lifting balloons—offering a nice diversity to the fleet as it passes through the vast desert fields.





The control bridge and turbine housing of the main DIADO fleet ship, the INCISALIS. I added some people to give it a sense of scale. Two generators, alongside the cockpit and connected with a bunch of pipes and tubes, control the pressure of the giant balloon. Below, the housing of the enormous propeller drive.





Some ships of the DJADO fleet. Top left, the VOLUCELLAS, the smallest ships of the fleet, accomodate servants. Below The MELINIUS, the luxurious ship of the princess's diplomats. The outstanding SAPRINIUS, with its tandem balloon carries visitors whom the princess regularly invites along on her fantastic passages.

On top, the side view of the over 700-foot long main ship, the INCISALIS, accomodates the princess with some of her closest personal servants and handmaidens. It is always in the company of a look-alike sister-ship, which acts as a double for security reasons. The main ship carries provisions for only two days, since the fleet

rests every night, forming a camp either on land or hovering above the ground. Bottom right, A close up shot of an INCISALIS cabin, which hangs below the balloon on suspension wires. They can be moved back and forth for traversing. Next page: A scene of an unintentional stop in the sizzling suns of Panga Ipoh. The INCISALIS (in the background) needs maintenance on its propeller. Because transportation is quite underdeveloped on the desert planet, the new part is delivered by a large camel caravan, which has come quite a long way. The other caravan brings provisions and welcomed fresh delicacies to load onto the service ships of the fleet.





Deterator

COOLGRIP

9

ater

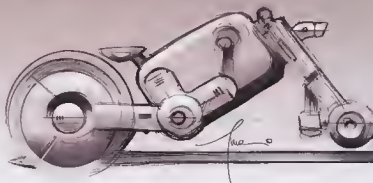
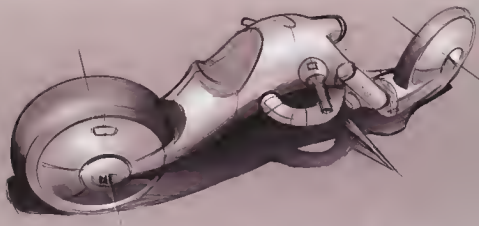
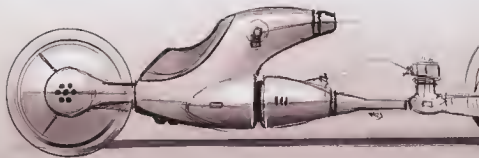


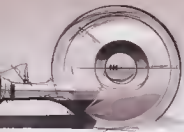
THE DETONATOR

TYPE: STREET CRUISER BIKE
PLANET: TARRA I

The Cosmic Motors DETONATOR V8 6.0 is a magnum-sized street-cruiser bike, powered by a brutal six-liter V8 Cratonium engine. The bike comes without a visible frame. Instead, there is a simple block, carrying the core components like the drive train, suspension, and steering. The front suspension is a complex lever system; the steering is achieved by a plasmamagnetic aled, located directly behind the front wheel. The pilot controls that digital impulse with the two single-pivot handlebars.

The project took off as a purely sculptural experiment, featured at the annual party at Cosmic Motors' headquarters. The sculpture attracted a lot of attention at the show, and CoMo's development department came up with two running prototypes, Nos. 1 and 2. Before a limited edition of eight (to complete a series of ten) bikes was given the green light, several modifications were made: the suspension, the seating position, and the proportions were improved.

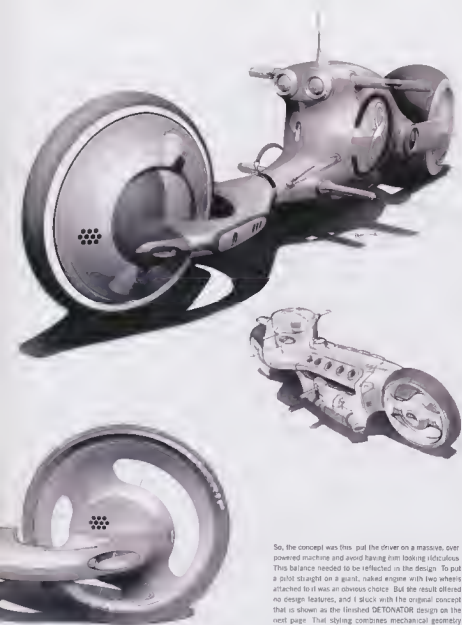




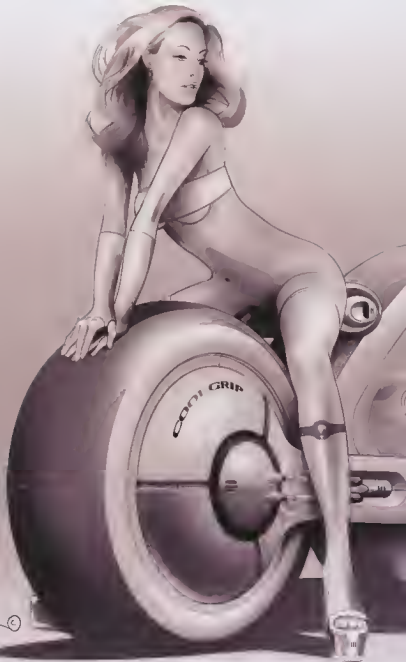
The DETONATOR project began with the idea of creating a sculpture of a bike, rather than inventing a fully functional motorcycle.

The sketch at bottom left became the key sketch, showing how a dynamic bike can be made from a simple static volume. The full block, representing the main frame, generates the flair of brutality needed for such a huge, scary street monster. Graphically, the V8 engine creates a matrix for the positioning of all the remaining details on the bike. Later, when the bike was really well received, I decided to add a slice of reality and feasibility, and I modified certain parts like the suspension. The outcome was a better proportion and overall stance.





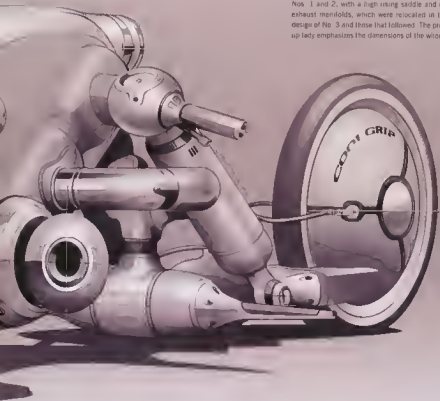
So, the concept was this: put the driver on a massive, over-powered machine and avoid having him looking ridiculous. This balance needed to be reflected in the design. To put a pilot straight on a giant, naked engine with two wheels attached to it was an obvious choice. But the result offered no design features, and I stuck with the original concept that is shown as the finished DETONATOR design on the next page. That styling combines mechanical geometry with classic design features from the bike world.



John ©



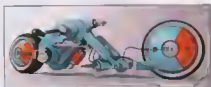
Top: The key sketch. That loose side-view doodle nailed down all the design features. The precise ball-point pen drawing below illustrates the prototype design for bikes Nos. 1 and 2, with a high rising saddle and exposed exhaust manifolds, which were relocated in the final design of No. 3 and those that followed. The proud pin-up lady emphasizes the dimensions of the whizels.



The limited DETONATOR collection spans ten unique bikes. (No 10 is not yet built, No 5 disappeared without a trace.) It began with a massive static Quaxium sculpture, followed by two functional prototypes, the blue-orange No. 1 and the red-and-white No. 2. These prototypes uncovered some inherent problems, and the first production bike, the green No. 3, came with longer and lower proportions and a new driver position. Also, the exhaust positioning moved to the rear.

Bikes Nos. 3-9 went on sale, and their rarity compels their owners to take the bikes to motor shows all over planet Terra-1.

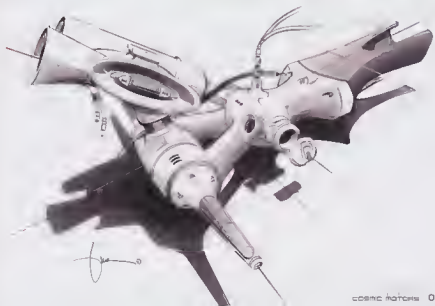
No. 9 is the undisputable crown of the limited series. The applied materials are extremely rare and elevate bike No. 9 to an unaffordable piece of art.







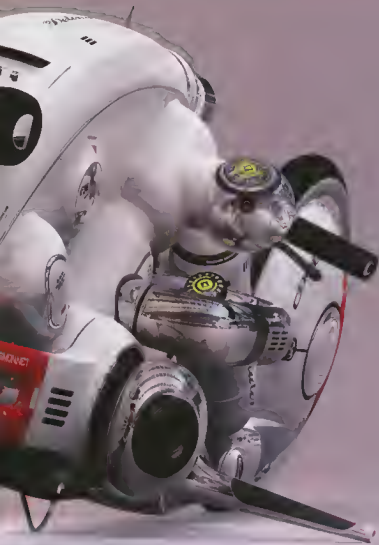
the
 bolts. Test pilots at
 the test pipes close to their
 stored power the rest on life
 Right: A sketch of the front
 and the plasma magnetic
 Pages 100 and 101: The different bit
 by the numbers on the wheel caps. the
 came in black.













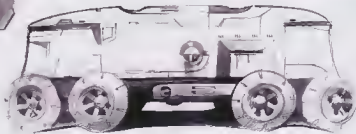
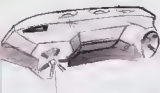


N THE EMBIQUARER

TYPE: VOYAGE TRUCK
PLANET: TERRA III

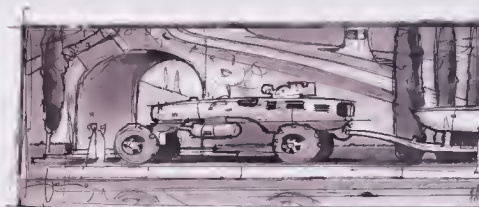
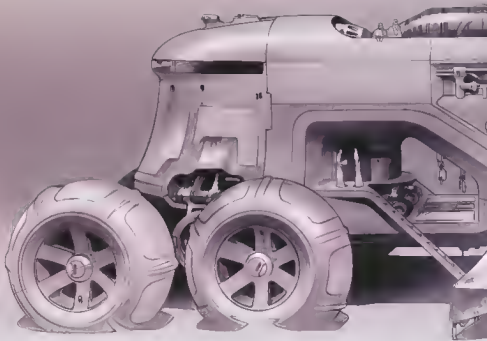
The NEMBIQUARER Voyage Truck has its roots as an ASTROCON military concept truck, but the project was abandoned once the long-lasting Terra-Peace III treaty brought renewed hope to the planet. Years later, the NEMBIQUARER concept was brought back to life for a peaceful purpose. Cosmic Motors bought the blueprints from ASTROCON Inc. and developed from that base a fleet of super trucks. In the swamplands of Planet Terra, these impressive machines serve as chartered commuter vehicles for the wealthiest of passengers.

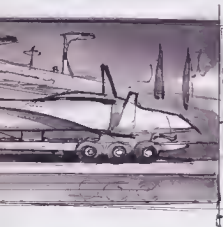
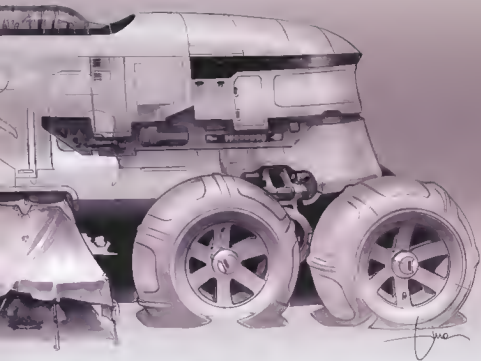
Two additional NEMBIQUARER trucks were built in a sporty set-up to compete in the Trans Terra Rally Competition.





When I started the NEMBIQUARER project, I did not have a precise picture in mind. It took a few sketch pages to find a design direction. I didn't know of a similar existing vehicle and could find no reference out there. The first result you see on the left lacked an element of surprise in the design and also was too massive. Despite its length of over 4.5 feet, I wanted the truck to be like filigree. I was inspired by the Formula One body design that combines a short, wide body with a thin, long nose. Adapting these features to the oversized vehicle got me on the right track.



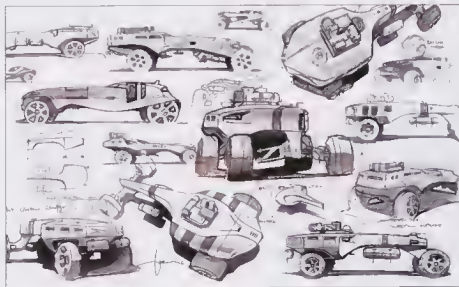


In the monochromatic thumbnail sketch on the left, I saw the NEMBIQUARER for the first time as it should be. I liked the idea of that monstermobile pulling a huge yacht and parking in front of some flamboyantly renaissance architecture. That was the look I wanted. The project gained a luxurious luster—the NEMBIQUARER is a barely affordable private jet for the road for use by royals, celebs, and executives.

Above: An old approach. That proposal was way out there—eight wheels, four levels high, with a garage and a winter garden on the roof. The crew is enjoying a break in the shadow of a vintage tent. Going up the gangway, you find two quads parked in the truck's entrance hall.

The design gets nailed down. The lower composition displays the styling development of the truck. Only the square windows (too military) were replaced later down the line by round, jet-style windows. The fragile front end needed a visual counterpart to the heavy rear, so I installed extra volume between the wheels. It houses power generators, headlamps, and an oversized winch.

On the right page you see a virtual scale model covered with a layer of wet filler paint, sitting on my desk. It's the four-wheel rally version of the NEMBUQUARER. Notice the shovels on the side.





A brand new ColMo NEMBIQUARER charter truck is awaiting filthy rich passengers on a red carpet, parked in the mist of a pleasant morning sun. Its enormous hub-mounted engines hum quietly in stand-by mode. Two voyage hostesses, dressed in the salaciously scandalous outfits of the charter company, pass the time with the latest gossip. The truck is ready to take off on another chartered trip into the swampland of Terrapolis, where clever businessmen have discovered the hidden resources of Cratormium, a rare and in-demand saw material on Farn III.

On the left page, a cutaway. Behind the tight twin cockpit is a room for the stewardesses to prepare nouvelle cuisine and sizzling cocktails for the two to four passengers that enjoy themselves in the roomy rear lounge. The captain and his navigator, sitting side by side, do not enjoy the same roomy comfort—their cockpit is very tight but still ergonomic. The entire front end of the NEMBIQUARER is packed with cutting-edge technology. The Octa Craquum Core Crystal Generators create enormous enduring power to supply the four hub-mounted engines.





On the left you see the unused propeller drive of the truck, housed in the front wheels. It's clear that the vehicle was originally designed to travel the swamplands of Terra III. The propeller, a design of the Cosmic Motors trainees department, was meant to work as a drive system in deep water, once the front wheels turn 90 degrees. The tests of that construction were a disaster; the NEMBIQUARER did not get the amphibian homologation of the Terra III transportation authorities. Further development was cancelled, but the propellers have stayed in place as a reminder of the failed construction. Below, a brand-new truck is maintained at an open gar-

ing field. Note the huge lamps and enormous front wench, a lifesaver if the travelers get into trouble in the lonely swamplands.

Following page: A voyage hostess is heading out after a shift in one of the charter trucks. In the background NEMBIQUARER is the background of the blue sky of Terra III. On page 118 you see a close-up shot of the Rally version. Small differences: four Craquelum engines and four sets of six are the main differences between the Rally and the NEMBIQUARER. Canisters on the back are for the Rally, and spenser legs are a trademark of the Rally character.













GALAXION[™] THE

TYPE: PREMIUM COUPE
PLANET: TARRA I

Aeronautical influences shaped this glamorous coupe. Based on the chassis of the successful GALAXION 3000, the GALAXION 5000 is available on planet Tarral and was unveiled in 9086. Modern scions of the royal upper class, diplomats, and popular celebrities are the core clientele for this expensive streamliner. They like to be seen in this vehicle on red carpets all over the planet.

Powered by a Xenoranium CM 980 fusion reactor, the coupe is rolling silently but is always ready to run over the tarmac. In line with the Redoo brothers' enthusiasm for performance, the GALAXION was designed for fierce acceleration and awesome handling. Individual engine sounds can be applied, of course. The translucent, white body panels are made of bio-inspired Chitinium, grown and harvested on chitin farms on the ocean planet Canoa-Quebrada. That material and other features turn the GALAXION into an expensive and technologically advanced vehicle.





My own design brief for the GALAXION was loose; I left myself plenty of room for interpretation. I wanted an extravagant, elegant coupe. But should it have a limousine touch, an additional seating row for a chauffeur, a short or long rear end?

I kept an open mind and waited for one sketch to strike me. Sometimes, when I work on free projects, it's fun to let the sketch just happen. I might end up with something I did not expect from my briefing but that hits the

spot even better. So on the GALAXION model, it was the top-side-view doodle on this page, with exposed, sports-car-like front wheel arches and a long, streamlined boat tail with covered wheels.

From another sketch, the loose ballpoint pen-drawing on top, I grabbed the door—an exaggerated scissor door, offering an unfurling “wow” effect. Also, with fancy but still logical shut lines, I came up with an unusual door shape.



These are more precise illustrations. The big one is an overlay of the doodle from page 123, showing a lady getting out of the car. This one has a separate cabin for the chauffeur, in front of the beautifully furnished salon. Later, I applied a normal package which seats only two passengers. Notice the luggage compartment through the open door. The top one is close to the final proportion. The side body feature on the top right sketch looks appealing on paper, but I am sure it's too ratio looking for a final model.



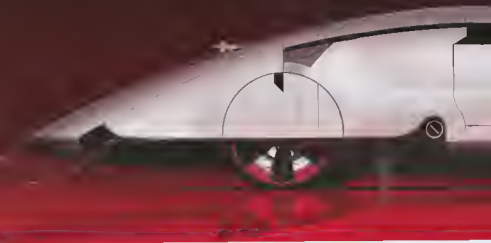




Entrance scenarios. The line drawing illustrates the type of travelers that I imagine in the car. As the passengers are proud and elegant, the door should offer a stately opening. I considered a sliding door, but the huge scissor version was more appealing. Also, sliding doors mess up the clean silhouette of a car once they are open. At a certain point of the project, I thought a romantic princess with her white tiger could be a nice touch. The tiger would travel in the back of the GALAXION. This page shows how studying Syd Mead's paintings have influenced me. He is so masterful at staging reception scenarios, combining vehicles with their users, and, of course, stunning backgrounds and lighting.







A digital side-view "tape drawing" of the GALAXION. A well-designed side view is the key to good car design. "It's half the rent," as you would say in German. The fanciest features, design solutions, or graphics do not work when they are applied to a poorly proportioned body. Being surrounded by cars every day, everybody's eye is very sensitive to car proportions, even if most observers cannot explain specifically what they like about it or what they hate. On this one, I felt that the cabin still was too centered on the body, and I moved it back a little. The subtle, crisp shoulder line is dropping to create a classic look, in the final model I gave it a wedge instead. But the main design theme on the GALAXION is the window graphic. I wanted to break the large white surfaces with dark, floating patterns. Strong graphics can support or destroy a surface setup. The graphic I applied to the side view was dividing the car on its thinnest part, between front wheel and the A-pillar. I decided to play around with graphics in top view to not break apart the side silhouette. Different approaches are shown here.









Even once the proportions were sorted out, I still experimented with the design language. The top sketch applies a dramatic surface architecture, breaking the enclosed body into floating pieces that blend together into a unique shape when viewed from a distance. (Also next page) The lower one contains classic design features and made the final design. Only the secondary ex- intake on the bonnet breaks with traditional conventions and adds a touch of futurism.

My automotive design work is inspired by three colleagues, Christian Felske, Tencredi de Aguiara, and Sasha Selipanov. We have worked together on several advanced projects in the past. I have never seen their

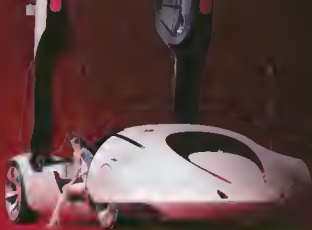
visionary understanding for shapes, surfaces, themes and perspective anywhere else. These guys are a steady source of motivation for me and my work.

On the left page, a close-up shot of the final GALAXION wheel styling. I love six-spoke wheels and sketch them instinctively on every car. Call me boring, but for me it creates the best stance. And still, many designs can be applied to that pattern. This one here is very three-dimensional, with a hollow spoke and a center badge behind glass. The headlights are Cratonium beamers, so they don't need reflections. The indescent white body panels are made of biosynthesized Chromium, imported from the ocean planet Canoa-Quebrade.

The finished GALAXION 5000 stood out in the red-lit photo set of the Cosmic Motors studios. The striking dimensions of the two-seater coupe and the spectacular front-hinged scissor doors make an entrance equal in stature to that of their customers, who are mainly royals, diplomats, and celebrities. Not everyone can order a GALAXION on Terra; the buyer must be approved by Cosmic Motors so that they can maintain the exclusivity of the vehicle.

The floating silhouette, part of the Cable styling philosophy, enhances the elegant look, supported by a modern interpretation of headlamps and flush glass graphics throughout the whole car body. The most dominant feature indeed is the beautiful boat tail with enclosed rear wheels. The thin, elegant rear window does not provide great visibility, but the car comes with a pair of side wings that hold wide-angle cameras to enable better maneuverability.





The tested speed of the GALAXION is no less than 330 mph. But the car is not about top performance; Cosmic Motors intended to make a strong statement for a calm design and advanced car graphics. The tipped front view illustrates that clearly. The glass surface of the front bowl windscreen extends over the hood, revealing the powerful Xenonmium fusion reactor, and continues into the headlamps, which are tinted black when hot in use. That feature is carried over to the long rear, where the taillights are integrated into the rear-window graphic. Exposed wheel arches enhance the stance of the 20-foot long GALAXION, which for its giant size comes with a rather light and

filigreed body styling. Two large antennas, stiff and very brittle, are located behind the doors and provide excellent communication and navigation. The door shut line runs all the way around the air outlets on the front fenders, is cut nicely into the bonnet and connect to the "ears" that hold the rear-view cameras. The official Celso GALAXION 5000 comes only in white because of its body kit material. The translucent white panels are made of biosynthesized Chitinium, harvested from mussel farms on Cance-Quebrada. This very hard and resistant material gives an iridescent flair to the body finish in the harsh sunlight of Tama L.





GALAXION

WHITE EDITION



The ironically named "Black Edition" of the GALAXION is not approved by Cosmic Motors. With its great presence on the road, the car immediately caught the attention of the shady side of high society. Several coupes were sighted with all black body finishes, loaded with weapons and ammunition. This one here

is a very tasteful interpretation of a gangster car, with sophisticated weapons and a stylish red cello case (though not necessarily with a cello inside). Also, the sexy company kept by the underworld crime lords who appear in this ride shows a sense for style. Their outfits are sexy and scandalous.



GALAXION

BLACK EDITION









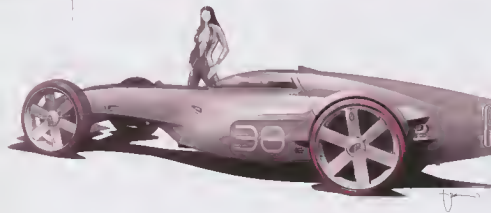
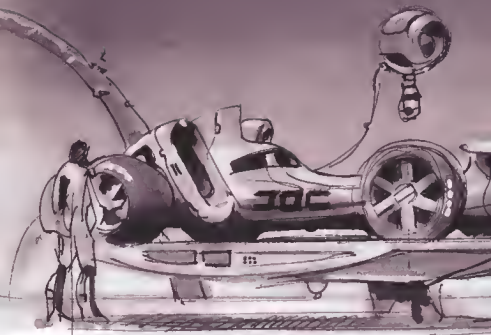
THE GRAVION

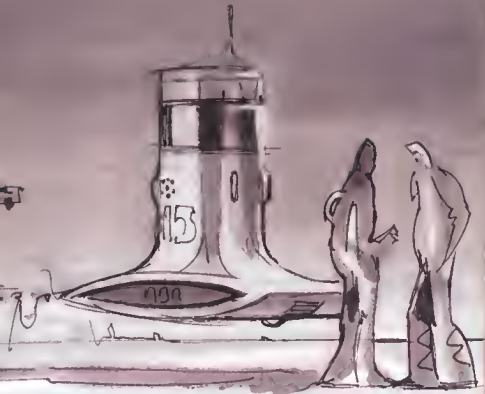
TYPE: GRAVION-CUP RACE CAR
PLANET: GLANCORY

The CoMo GRAVION is a high-performance race car first shown in 9035, and its success marks the ongoing power of the Cosmic Motors brand, even after the tragic loss of both founders in 9031. This car competes in a newly established competition, the Gravion Cup, on planet Glancory, a fantastic playground for race enthusiasts.

The CoMo GRAVION's most eye-catching feature is its asymmetry. To reduce costs, CoMo decided to use a power source from its existing program. The turbine-cooling aggregate from the multi-race-winning CoMo SEXY MAGRELA race ship had promising specifications. Meant for a huge race ship, it had scary implications for usage in a small lightweight car like the GRAVION. It operates with laser fusion technology, supplying tremendous energy to the hub-mounted rear engines. And it is so big, the entire GRAVION car must be tailored around it.

There are cars in the Galaxion universe that are even faster or more powerful, but with a speed of over 1300 mph, the GRAVION promises a hell of a ride.





I cannot claim to have loved race cars since I was a child. Only at the age of about 13 did I start going crazy for the heroic rally, Paris-Dakar, mainly because the press in East Germany was heavily covering it, since Czech truck companies Tatra and Liaz competed very successfully in the daredevil African desert race. The pictures of the huge trucks—colorfully painted, racing through a desert, passing amazing landscapes and camel caravans—hit me like a bolt of lightning. I had never seen such contrasting images and started drawing my own collection of desert race cars. It was several years before I became enthusiastic about street-race sports. Again, it was the media coverage that piqued my interest, when Michael Schumacher, a talented German Formula One driver, became success-

ful, and the races were aired live frequently on Sundays. Not that I was exclusively a fan of the extraordinary Schumacher; it was more the technology and spirit in general. My full enthusiasm piqued when I witnessed a Formula One test on the Barcelona race track with full access to the pits. The sound and the thrill of standing an inch away from a fully revved F-1 engine was an incomparable experience. Since then, my respect for race car drivers and the sport itself has changed completely. Today, I love all kinds of racing events, and I hope I can make it to all of them one day, including Le Mans, El Mirage, NASCAR, the Goodwood Revival, America's Cup, and the Reno Air Race. The GRAYDON project was an exercise in combining all of these different influences into a unique design.



The previous page shows the race car, stored on a hovering trailer on a lessway planet. These enthusiasts import race cars from other planets, and install gravity generators in order to race them on the ground. Without these, they would just float above the track. Even as the story has evolved throughout the project, I wanted to sustain the feeling of that first idle drawing through to the final stage.

This proposal is a jet-propelled car, with two giant air intakes that block the driver's peripheral vision. Imagined as an accelerating flat racer, that handicap does not really matter. The centrally positioned cockpit and the tiny windows are graphically connected to the nose, creating

a modern feel. The tail fin makes the vehicle more stable at high speeds, but is also necessary to balance out the visual mismatch of the car's extreme width and low height. The high-mounted front wing, seen on some wild swimmers' race cars, makes for a nice visual surprise, as today's race cars usually have it mounted fairly low. As you might notice, the driver has no forward visibility either. It's driven by mind control using cutting-edge brain projection, with all the information directly available in the pilot's mind. Windows are still necessary though, to avoid claustrophobia and to communicate visually with the pit crew.





gravition^{CM}46

I liked the design of the previous page a lot, and started modeling the car in 3-D. As I made progress, an old sketch of mine from a few years ago came to my mind, a front view of a beast inspired by a wonderful, asymmetrical race car, which the Granatelli team pulled out for the 1967

Indy 500—the STP Paxton turbine car. So if a racing team on Earth could come up with such an impressive vehicle, I had to rethink the design on page 144 and give it a new try. This particular sketch was not a contender because it just looks heavy, but it had the power to change my mind

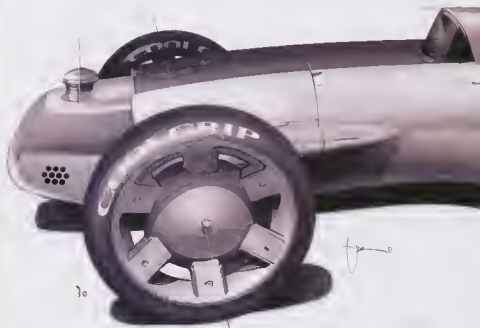


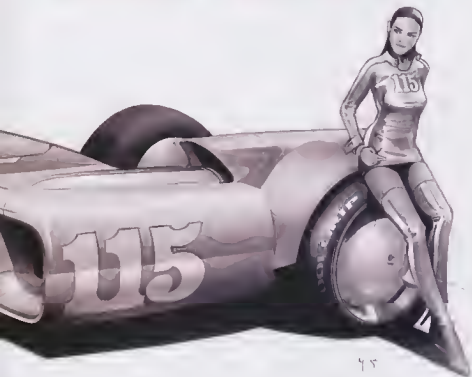
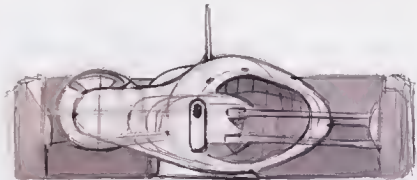
AD OIL

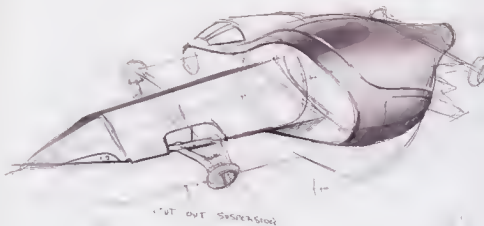
COSMIC MILITARY

94

These were the first steps to establish the new look of the GRAVION racer. The precise illustration on the bottom is still very reminiscent of the inspiration for page 146. I liked the very old-school canopy cockpit and the fact that the most sensitive part of all, the tank, sits right in front of the vehicle. That would definitely increase the suspense on the race track. But it still had no interesting elements in its volumes at all, although the grid grill on the rear tire helps the sketch a lot. I explored more options with very loose sketches, and the front draft on the right was it—that was the GRAVION racer. I let the turbine be the star, with its shape dominating the entire car. A cylindrical cabin sits just to the side of it, able to rotate and compensate for g-forces.

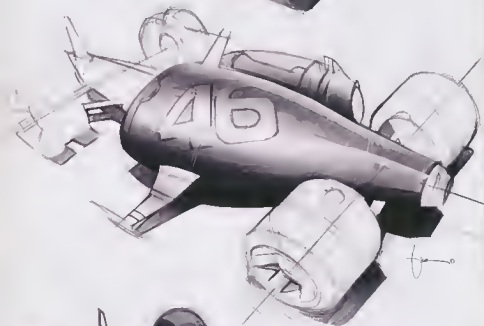
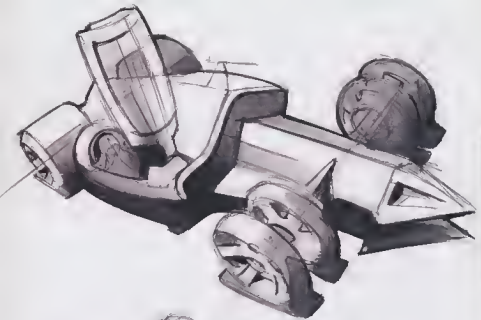






Design explorations for the final GRAVION layout. All the sketches on these pages show basically the same car. The convincing front view sketch on page 149 led to only one three-dimensional solution, which was a good sign. When that happens, it means you have found a clear design statement, with room for interpretation of course. But I definitely wanted an enclosed body, a covered turbine, and almost no wings and flaps due to the race conditions on planet Glancory. The rear end is still dominated by a canter nozzle, but in the final GRAVION package it has become just an exhaust nozzle because the racer is powered by enormous hubless rear wheel engines. The nozzle emits a bluish, cold exhaust gas, not harmful to trailing competitors.







gravion45

ALFRED & DIETMAR ENGINEERING CO.

ALFRED & DIETMAR

The production side view on the right was done in tandem with the digital 3-D development, ensuring that the volume works out in every view. The high-rising, tentacle-looking antennae are mounted with cameras and sensors that provide all necessary information and scans for the driver. He maneuvers the GRAVION boldly, with the sensors getting the information directly from his brain waves. Only with that technology is a free positioning of the cockpit possible.

The rotating cabin is clearly visible in the image above. Very high-side g-forces are possible in a professional GRAVION Cup race, so the cockpit rotation is a

welcome relief for pilots' physical strain. Also, the car can be flipped over 90 degrees for engine maintenance, and the rotated cockpit stays accessible for engine checks (as seen on page 1).

The hubless wheels reduce the amount of moving mass, plasnamagnetic field processors in the wheels allow for stunning brake performance, aided by its twin front tires. The GRAVION team featured in this book, the Alfred & Dietmar Engineering Co. team, carries the name of my father and grandfather as a little personal touch. The numbers on the car can vary from season to season, but are not dependent on the season's ranking.



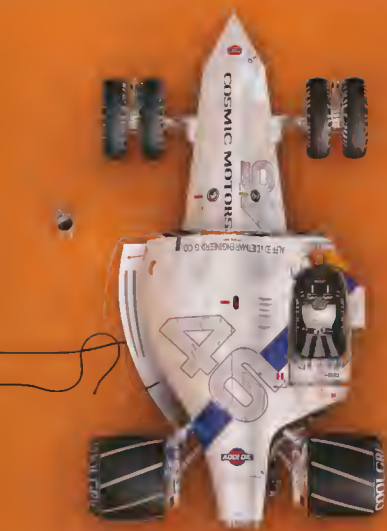
COSMIC MOTORS TYPE 48/44 SWR GRAYSON CUP WINNER



These are two very pleasing angles to view the GRAVION race car. They show the asymmetric architecture, with the softly shaped body panel wrapping tightly around the turbine engine and protruding into the center exhaust nozzle. The cylindrical off-center cockpit is functionally integrated. The rumpish main body ends abruptly at the air intake, and a sharp-edged front end grows out of it and creates a nice contrast to the organic rear end. The rear wheels are an engineering masterpiece by the Cosmic Motors laboratories. The wide track rubber is constantly heated by integrated wires, slightly offset by the rubber surface. Their diagonal positioning enables

the tires to roll evenly. The tire pressure can be easily accessed by the pit crew via a control panel beside the tire. The panel's display serves as a taillight during a race. The magnetoelectric hub-mounted engines, type RW 6000, cover the rear wheels' inside flanks. These incredible engines obtain their power from the main turbine, a fusion-laser drive, which served originally as a cooling turbine in a Cello Rallion Cup competition ship. The record-breaking GRAVION racer reinforced the success of Cosmic Motors throughout the Galactic Galaxy and marked the beginning of a new era, after the tragic loss of its founders, Fritz and Oleni Redops.









COSMIC MOTORS

SPECIFICATIONS

Cosmo-Motors, founded in Galactic Year 8965, is an independent manufacturer for vehicles of all kind, with their headquarters and test facilities on the Ham'el Planet Group, located in the center of the Galactic galaxy.

Cosmo vehicles are tailored for each planet of the Galactic-System with its specific physical conditions, serving on ground, water, air or space.

NOTE: BEHIND EVERY FIGHT IS PRODUCTION

SPEED IS ANONYMOUS SPEECH. MEASUREMENT OF SPEEDS: METERS PER SECOND AND KILOMETERS PER HOUR

PRICE: LISTED & BARGAIN DISCOUNT. IN TENS OF BILLION GALACTIC CREDITS



NAME: CM CARABUDO
TYPE: Solo Sport Turbine
BASIC VEHICLE: CM Personal Outrigger Mk 2
YEAR: 8965 Galact
PLANET: Outlaw
LENGTH: 3.40 m / 11.15 ft
WIDTH: 1.41 m / 4.63 ft
HEIGHT: 1.32 m / 4.33 ft
ENGINE: CM Turbine Q-Fuel 08/18
SPEED: 490 mph
CREW: 1 Pilot
PRICE: 9,806 Xeno



NAME: CM ICETRAIN SERIES 3
TYPE: Patrol Vehicle Class V
YEAR: 12062 Galact
PLANET: Rule
LENGTH: 56.80 m / 186.40 ft
WIDTH: 20.08 m / 66.20 ft
HEIGHT: 12.72 m / 41.73 ft
ENGINE: Twin Turbine with nuclear compression burners
SPEED: 65 mph patrol mode, 193 mph race
CREW: 1 Captain (Commanding Officer), 2 Navigators, 10 Dwarf Mechanics, 2 Dwarf Cooks
PRICE: 668,208 Xeno



NAME: BOXY MAGRELA
TYPE: Button-Clap Race Ship
BASIC VEHICLE: CM Ruffian High Speed Battleship Mk 439
YEAR: 8987 Galact
PLANET: Turbine
LENGTH: 17.32 m / 56.80 ft
WIDTH: 5.94 m / 19.50 ft
HEIGHT: 3.13 m / 10.27 ft
ENGINE: 6W Xenonium Triple Core Turbine
SPEED: 3008 mph (at 9000 ft altitude)
CREW: 1 Pilot, 3 Main Ground Crew
PRICE: 101,260 Xeno



NAME: ASTROON TROOK LIGHT RAY GUNNER
TYPE: Heavy Weight Gun Ship
YEAR: 8947 Galact
PLANET: Magenta
LENGTH: 12.68 m / 41.50 ft
WIDTH: 8.37 m / 27.46 ft
HEIGHT: 7.20 m / 23.62 ft
ENGINE: Jet Interceptors Preparation Jet 4000
SPEED: 415 mph
MAX. ALTITUDE: 25,000 feet
WEAPONS: 2 x 505 mm Light Rays, 5 defense guns
CREW: 2 Pilots, 2 Officers, 1 Tense Title Member
PRICE: 120,800 Xeno

NAME: CM DUADO FLEET "MOLSAIS" SHIP
TYPE: Royal Redneck Cruiser
YEAR: 1453D Galact
PLANET: Pange-jah

LENGTH: 225.00 m / 738.20 ft
WIDTH: 56.50 m / 185.20 ft
HEIGHT: 30.00 m / 98.40 ft

ENGINE: CM Organic Blade Prop Drive
SPEED: 45 mph
CREW: 8 passengers, 60 staff members
PRICE: 1,909,905 Koro



NAME: CM DETONATOR V8 6.0
TYPE: Street Cruiser Bike
YEAR: 9084 Galact
PLANET: Terra I

LENGTH: 2.55 m / 8.38 ft
WIDTH: 0.43 m / 1.41 ft
HEIGHT: 1.36 m / 4.46 ft
WHEELBASE: 2.77 m / 9.09 ft

ENGINE: 8 8 litr V 8 Crystallum engine
DRIVE: 2 wheel full loss drive
SPEED: 155 mph
PRICE: 12,000 (Bike Not) - 283,800 Koro (No 9)



NAME: CM NEWSQUAKER
TYPE: Imperial Message Truck
YEAR: 9420 Galact
PLANET: Terra III

LENGTH: 14.16 m / 46.46 ft
WIDTH: 7.38 m / 24.21 ft
HEIGHT: 4.67 m / 15.32 ft
WHEELS: 2.59 m x 1.41 m / 7.38 ft x 4.63 ft
ENGINE: CM Halfhour and Crystallum Engine
POWER SOURCE: Cyle Crystallum Core Crystal Generator
SPEED: 255 mph
CREW: 1 Pilot, 1 Navigator, 2 Hostesses, 2 Gunners
PRICE: 139,050 Koro



NAME: CM GALAXION 8008
TYPE: Premium Coupe, 2 Seater
YEAR: 9084 Galact
PLANET: Terra I

LENGTH: 6.25 m / 20.51 ft
WIDTH: 2.35 m / 7.71 ft
HEIGHT: 1.18 m / 3.87 ft
WHEELBASE: 4.10 m / 13.47 ft

ENGINE: Xenonium Fueler Reactor, CM 980
SPEED: 530 mph
PRICE: 290,008 Koro



NAME: CM GAWION TYPE 6446 998
TYPE: Gravel Cup Race Car
YEAR: Althid & Delmar Engineering Co.
YEAR: 9030 Galact
PLANET: Glansury

LENGTH: 4.89 m / 15.99 ft
WIDTH: 2.50 m / 8.20 ft
HEIGHT: 8.88 m (empty) / 2.79 ft
ENGINE: Cooling Electric CM Redtop-Cup 3Wp
TURBO: HyperLum Turbo Wheelie
DRIVE: Rear Wheel Drive RW 6600, High Low
MAX SPEED: 3325 mph
PRICE: approx. 36,000 Koro







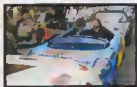
E_{XTRA}



As I put on jewelry, I was glad because I couldn't find enough stock of my best jewelry shop.



My wife and I were looking for a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.



I was looking for a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.



I was looking for a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.



I was looking for a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.



I was looking for a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.



Driving into a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.



Driving into a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.



Driving into a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.



Driving into a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.



Driving into a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.



Driving into a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.



Driving into a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.



Driving into a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.



Driving into a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.



Driving into a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.



Driving into a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.



Driving into a house and I was looking for a house. I was looking for a house and I was looking for a house.

BEHIND THE SCENES



How big is U.S. oil? The answer is: a long way from the peak.
 www.eia.doe.gov/energyexplained/coal/coal.html



© 2004 Blackwell Publishing Ltd, *Journal of Internal Medicine* 255: 103–110



high initial salt concentrations. The high initial salt concentrations are not a problem for the process, but they do increase the cost of the process. The high initial salt concentrations are not a problem for the process, but they do increase the cost of the process.



The speed of every car on the road will be measured and a fee will be levied on the basis of the speed. That Spanish law does a good job too.



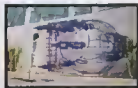
The book's straightforward layout made it easy to get it.



George W. Bush, left, with former prime minister Tony Blair at the 2005 summit in Rio de Janeiro.



groupings have a size requirement of at least 100,000 LBP. (See early 2001. He explained the 100,000 LBP groupings were



Course in the Lake Region



Presumably my state of the Americas goes... to Central Union
Show I hope to take the situation off the road to that?



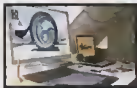
Does not know. Where did the lightning go this time? What a family.



The latest jeans slacking **with** style upheld by teeny girls. Curvyline Christian instead has one of those and new comers and long design.



姓名: _____ 学号: _____
 班级: _____ 日期: _____



A decent software package is a real find when you get the result you want from *WordStructure* and *Maya* simultaneously.



4. *Explain the difference between a "strong" and a "weak" argument.*



Shifting your perspective to the $x_1, x_2 \in \mathbb{R}$ gradient descent method will help a lot. This is (Japan design school in Barcelona).



I was born in 1975 and grew up with a sister in a small town on the eastern side of a divided Germany. My family earned their living in shipbuilding.

At the age of three, I started to draw. At school, I covered all of my exercise books with drawings of cars. I did not realize that I was growing up behind the Iron Curtain, and that there I would never be able to design cars for a living. Like most boys my age, I wanted to be a truck driver or a sailor. That there was no way to travel to other parts of the world, or that you had to wait 100 years for a car, I did not care.

When I was fourteen, the Berlin Wall came down. Only then did I understand what I would have missed. Suddenly, the world was wide open, its Western parts were not "evil" any longer. My childhood years were great, but now they were over. I joined a rock band, and I learned from magazines that one could actually go to a university and learn how to draw cars! Drawing became my life.

After finishing high school in 1992, I was enlisted in military service for one year in Hamburg. To supplement the meager pay, I resorted to drawing pictures of tanks and selling them to the officers. Business went well—I was soon able to afford my first camera. To this day, taking photographs is my other passion.

I was enjoying myself playing in my band and teaching guitar and piano, but 1996 was my lucky year, because along with only 20 others I passed the entrance exams at the University of Design in Pforzheim, one of five renowned car-design colleges worldwide.

When I started my studies there in 1997, it was mainly boring and academic. Painting, sculpture, and video art are fascinating subjects, but unfortunately failed to interest me on Monday mornings at eight o'clock. However, I met brilliant people and the wild parties were great. In 1999, I passed the exams in Arts and switched to car design collage. No more teachers! I was the designer of BMW, Mercedes, and Porsche who instructed the classes—sometimes even at midnight. There were no schedules, the students were in the labs at all times anyway. Even the grades were of marginal interest. The important events were the biannual shows, when managers from all over the world came to lecture their latest. After some ups and downs, I went to Barcelona to study with Italian car-design legend Walter de'Silva and to design cars for Ferrari and Lamborghini.

Life in Spain was drastically different, and dramatically great. I found a room in Barcelona, the fishermen's quarter next to Barcelona's port. The windows had no glass and the winter was terribly cold. One day's supply of water was stored in cisterns on the roof, so the evenings there was never anything left. At first, I did not speak a word of Spanish, but I learned not stop from my perpetually stoned Argentinian flatmates, and on the streets.

By the spring of 2000, I had made it. Six years after I had read a magic article about it, Achim Anscherl (currently Bugatti's design director) hired me as an intern at the VW DCE, an exclusive Satellite Advanced Studio. My friends and I worked hard till late and then we enjoyed the Spanish nights—I loved everything: the people, the bars, the sun, the beach, the women. Those were the best days of my life.

In 2001, I finished my sponsored diploma thesis—a fairy tale. I called the project DUAD and the presentation at my German university was an overwhelming success. The thesis was my first step into entertainment design and I later would rediscover it as a second passion. But for now I was done—I had finished my train studies, I had traveled to 15 countries, and I was broke. Luckily, Volkswagen offered the long-desired job as an automobile concept designer.

The same year, I started my job at the VW Group of Advanced Design, surrounded by the finest concept designers in the world, creating breathtaking cars that were far ahead of their time. I knew that none of our designs would ever hit the road, but hoped they would inspire production designers in the corporation. And for almost five years, we spent our short lunch breaks on the beaches of the Mediterranean, looking at bikini-clad girls.

In the summer of 2004, a friend and I were awarded the design supervision and production of a visionary showcar for the VW group. For this dream job with high levels of responsibility, I had to coordinate a high profile team of engineers and modelmakers to turn our design into reality, under the steady charge of the corporation and its design chiefs.

Unfortunately, the completion of that fantastic project coincided with the group's reorganization. The futuristic, extremely expensive prototype—ready to hit the stages on motorshows all over the world—was thrown aside into the basement. This was not unusual for the ever-changing automotive industry. For myself, however, it was a crushing defeat. I had to find a way to share ideas & visions with the public, but without burning the bridges to the still reigning and confidential car-design world.

I quit my safe job at VW and left the high-gloss design world behind me for a while. I went far away to Brazil. Surrounded by wonderful language, samba, positive spirit, and social contrasts, I developed business ideas, worked on my portfolio, and started to assemble this book.

On various trips to the shiny world of Hollywood I established important contacts, thanks to my publisher Scott Robertson. Cosmic Motors opened many doors for me to artists and directors, whom I never even dreamed of meeting. How could I know that one day I would chat about spotlights in a burger place with Star Wars Art Director Ryan Church, or cruise with legendary visual futurist Syd Mead down the boulevards of Hollywood? I never would have believed it—and whenever I mist, I always felt welcome and inspired.

In the summer of 2006, I returned to Berlin and founded the Daniel Simon Studio. Here I am designing and constructing the virtual vehicles for the imaginary empire of Cosmic Motors. In parallel, and with all my passion, I continue to live the dream of being a car designer, and offer my services to a premium car maker. Currently I commute between Berlin and Los Angeles and I am curious about what's to come next!

LOS ANGELES, JULY 2007

DEUTSCHE ÜBERSETZUNG

VORWORT VON SYD MEAD

Fantasie ist der Stoff des Was-wäre-wenn: die einzigartige menschliche Fähigkeit, fantastische Szenarien zu erfinden, bevölkern und ausgestatten mit gedachten Maschinen und überwältigenden Landschaften, die nur schmerzhaft ans Verbotene berühren. In Wirklichkeit sind ihre Eigenheiten verlässlicher als die Zusammenhänge von allerbewährtestem Talent, ausgeprägtem Sinn für Proportionen und Sels- und vor allem einem überzeugenden Realismus.

Die Reisen der Fantasie können uns zu weit entfernten Galaxien führen oder auch nur einen winzigen Schritt voraus auf dem Zeitkontinuum. So oder so, Daniel Simon ist der ideale Torsionist. Er zeigt dem Betrachter entfernte Visionen voller technischer Wunderwerke und sünftige, fast nachvollziehbare Möglichkeiten. Die Visionen dieser Wirklichkeiten ist so vollständig, dass der Betrachter versucht ist – sei es auch nur für einen Augenblick – die alltägliche Welt des Jetzt zu verlassen und einzutauchen in die beängstigende Welt des Was-wäre-wenn.

Ich entwickle seit langer Zeit imaginäre Welten und habe glückliche Jahrzehnte damit verbracht, der Zukunft verschiedene Geschicke zu geben. In all diesen Jahren sind mir nur sehr wenige Menschen begegnet, die Rationalität so unmittelbar mit unbändiger Gestaltungskraft verbinden; dann expressive Dramaturgie sich auf soich solide Ingenieurskunst stützt. In diesem Buch können Sie die Entstehungsgeschichte unserer Fahrzeuge verfolgen, die über endlose Ewigkeiten dauern. Oder Sie finden Hochgeschwindigkeitsraumschiffe, die Himmel unbekannten Planeten durchschneiden, entführt von unheimlichen Schein-von-fantastischen Sonnen und so nah, dass Sie glauben Sie könnten sie berühren. Daniel Simon vereint auf faszinierende Weise sorgfältigste Detailarbeit mit der Fähigkeit, seine allumfassenden Designs perfekt dreidimensional umzusetzen.

Diese Auswahl von Daniels Arbeiten ist beispielgebend für jene, die einen Bentsweg als Designer oder Galiker einschlagen wollen. Und professionellen Designern finden einen inspirierenden Fraktal der Leidenschaft, der das Simlun nnn entziffert. Finden Sie also ein in die galaktischen Hallen ungenutzter Imagination, lassen Sie Ihre Fantasie freien Lauf, und gehen Sie die Reise, die in folgenden Seiten für Sie bereitsteht!

SYD MEAD, PASADENA, KALIFORNIEN, JULI 2007

EINLEITUNG VON DANIEL SIMON

Als mich im November 2005 wie aus dem Nichts ein Brief von Venetzer Scott Robertson erreichte, mit der Idee, meine Arbeiten in einem Buch zu veröffentlichen, war das meine ganz persönliche kleine Mondlandung. Ein Ding der Unmöglichkeit!

Mein Arbeit lag vor mir. Das ständige Streben, meine Designs fotorealistisch wirken zu lassen, um den Sinn des Betrachters herauszufordern, brachte mich überwältigenden Arbeitsanwand mit sich. Und es gibt weder künstlich noch natürlich Effekte hinter dem, was ich mein Design versteinern kann. Die Fahrzeuge, die Interiors, die Logos, die Lackierung, die Hintergrund, die Namen und die Geschichte – alles musste entworfen werden und begann mit einem leeren Blatt Papier.

Seit ich denken kann, bestimmen Fantasien über Autos, Flugzeuge und Maschinen meine Gedanken. Und in der DDR – völlig bewusstend von der Existenz von Star Wars oder Batman – aufgewachsen zu sein, sorgte wohl für einen Extra Schuss in Fantasie.

Heute – als professioneller Automobil-Designer – verfeinere ich ständig meine Techniken mit dem Auge, gepaart mit dem Glück, für die besten Automarken dieses Planeten zu entwerfen.

Momentan sehe ich meine Arbeit als Spagat zwischen zwei Welten, denen mein Herz gehört. Dem klassischen Automobil-Design einerseits – mit sensiblen Handling für Proportionen im Millimeterbereich und Liebe zum Detail. Und dem Entertainment-Design andererseits – mit grenzenloser Fantasie und der Freude am Unmöglichen. Auch meine Darstellungstechnik vereint zwei Disziplinen. Ich kombiniere klassisches Zeichnen, das seit Jahrhunderten denselben Regeln folgt, mit der digitalen Welt, die sich jedes Jahr neu erfindet – und ich froh, in beiden Welten zu Hause zu sein.

Dieses Buch ist die Chance, meine Fantasien über das Alltägliche hinaus schreiben zu lassen. Dafür nehme ich eine Bühne. Galaxien. Ein Universum irgendwo da draußen in den Welten des Als. Ich fülle es mit Fahrzeugen aller Art, von denen einige auch auf anderen Planeten funktionieren könnten, aber die meisten Vehikel verlassen sich auf die spezifischen Kon-ditionen der Galaxien-Welt. Die künftigen Umstände dort sind den unseren jedoch sehr ähnlich, um unsere Vorstellung nicht überstrapazieren – das Bedürfnis zu sein, der Rausch der Geschwindigkeit, der Darg sich zu messen und das Simlun nach Schönheit.

Dieses Buch würde nicht vor Ihnen liegen ohne das Engagement von Design Studio Press. Für das Vorwort möchte ich Syd Mead danken, dem wohl visionärsten Illustrator aller Zeiten. Seine Unterstützung ist mir eine große Ehre.

Ich hoffe, Cosmic Motors kann Sie inspirieren. Willkommen in meiner Welt.

DANIEL SIMON, BERLIN, AUGUST 2007

DIE GESCHICHTE VON COSMIC MOTORS

Cosmic Motors ist ein unabhängiger Hersteller von Räumlichkeiten und Fahrzeugen aller Art und mitten im Zentrum der Galaxien-Galaxie beheimatet. Colmo wie es von seinen Fans genannt wird, wurde im Galaxien Jahr 8966 B von den berühmten Reddoo Brüdern gegründet.

Die Reddoo Brüder waren die Söhne eines erfolgreichen Raketenwissenschaftlers. Sie begeisterten sich schon früh für Mechanik, Perfection und Schönheit. Ohne Reddoo hat schon als Junge riesenreiche Nachforschungen auf dem Gebiet der Luftfahrt angestellt. Wen sein Vater wurde er ein exzellenter Wissenschaftler und Raumflugenthusiast. Doch selbst von Flugzeugen geplagt, streifte er ein Leben lang auf dem Boden. Sein Bruder Fritz war ein begnadeter Rennfahrer und Beitzjunker. Was Molten tatsächlich inspirierten, interessierte ihn nicht. Er war dem Rennsport verfallen und begeisterte sich für Design.

Die Gründung von Cosmic Motors war die perfekte Kombination der Fähigkeiten beider. Das Unternehmen etablierte HighTech, Design und Lifestyle in der Galaxie – bisher war der Fahrzeugbau dort ein eher schrittvolles Geschäft. Selbst der grunsätzliche Markt für Astroracer – mit über zwei Millionen Modellen und 6000 verschiedenen Fahrzeugtypen im Programm – war ein wachsendes Auge auf die beiden Visionäre.

Colmo wurde bald der Shootingstar unter den Fahrzeugbauern Galaxiens. Durch die vielen rekordbrechenden Colmo-Konstruktionen errigten die Brüder ständig das Interesse der Öffentlichkeit, Bekannt wurden sie auch durch ihre Idee, alle Kugelmaschinen in radikale Sportwagen umzuwandeln. Das miteschrieb die allgemeine ineffiziente Entwicklung in der Galaxie.

Der Erfolg von Cosmic Motors fand 2001 ein jähes Ende. Als der renner-liebende Feltz seinen langjährlichen Bruder Otoni zu einem Absteicher in den beiden Rennschiffen „Stay Magrele“ überredete, kam es zur Katastrophe. Die hochgeschätzten Schiffe kollidierten. Sie gehörten den Töchtern Otons, Rennfliegercapitän Rikete und LaGata.

Nur die aufopferungsvollen Ambitionen der Töchter war es zu verdanken, dass sich die Erfolgsgeschichte von CoMo fortsetzte. Das Unternehmen expandierte und konnte später sogar einen eigenen Planeten, der von einer Vielzahl Monden umgeben ist – sie dienten als Teststrecke und Produktionsstandorte. Heute baut Cosmic Motors das feinsten Vehikel der gesamten Galaxis. Sie verbinden den letzten Stand der Technik mit anspruchsvollem Design.

BIOGRAPHIE

Ich wurde 1975 an der Küste des damals getarnten Deutschlands geboren, und meine Familie lebte vom Schiffbau. Mit vier Jahren begann ich zu zeichnen und später folgte Anos jedes Schulheft. Dass ich im Sozialismus aufwuchs, der mir einen Zirkul als Autodesigner nicht bieten konnte, war mir damals nicht bewusst. Wie viele andere Jungen wollte ich Fernfahrer und Seemann werden. Dass das weltweit Reisen ausgeschlossen war und man nicht als zehn Jahre auf ein neues Auto warten musste, interessierte mich nicht. Ich war ein Kind.

Ende als ich mit 14 Jahren den Mauerfall erlebte, wurde mir bewusst, was ich verpasst hätte! Die Welt war groß, der Westen nicht böse. Ich hatte eine intellektuelle Kindheit, aber meine Zeit war gekommen. Ich sah in Magazinen dass „Anos zeichnen“ ein richtiger Job ist! Mein Ziel stand fest. Ich werde Autodesigner. Über 10 Jahre besuchte ich eine Musikschule, spielte in einer Band und war Lehrer für Klavier und Gitarre. Aber mein Herz schlug fürs Zeichnen. Nach dem Abitur 1992 ging ich für ein Jahr nach Hamburg zum Militär. Dort besaß ich das bescheidenste Soldat-gut, indem ich Panzer zeichnete und ein Offizierin verknüpfte. Von dem Geld konnte ich mir meine erste Kamera leisten – und bis heute ist Fotografieren meine zweite große Leidenschaft geblieben.

1995 bestand ich mit 20 anderen Glücklichen die Aufnahmeprüfung an der Designhochschule in Plönzheim. Bevor ich 1997 dorthin zog, lernte ich auf einer großen Werktechnischen Zeichnung, Schweißen, Drehen und Fräsen. Danach lebte ich ein halbes Jahr in Hannover, wo ich als Brandsammler und Axiomsolnner gabble.

1997 begann mein Studium. Die Laute und die Parties waren unglaublich. An der Schule nahm ich teil, kein verständnis Professor, sondern Design von BMW, Mercedes oder Porsche. Manchmal auch im Mitternacht-Sündenplan. Ich sah nicht, man war je ohnehin immer in der Schule. Und die Nöten interessierten nicht. Denn alle sechs Monate gab es eine Show, zu der Bosse aus der ganzen Welt kamen, um Nachwuchs zu suchen. Hier präsentierte man seine Prognostik und verkaufte sich – aber ohne das Gefühl zu verlieren, nur große Familien zu sein. Aber mein Privatleben lief furchtlich. Meine Familie sah sich einmal im Jahr. Und ich verlor die große Liebe, mit der ich zusammengekommen war.

Aber etwas unerwartetes tat sich auf. Spanien. Seit ich 1994 vom VW Design Center Europe am Mittelmeer hörte, wollte ich dort arbeiten. Alles wirkte so perfekt dort. Im Frühling 1999 hatte ich ein erstes Interview – und wurde abgelehnt. Doch wieder hatte ich Glück. Ich zog nach Barcelona und arbeitete in einem Designstudio unter der Leitung von Walter de Silva. Hier

studierte ich, wie Autos von Seat und Lancia gebaut wurden. Das Leben in Spanien war so anders, so wundervoll. Ich hatte ein Zimmer in Barceloneta, einem Fischerviertel im Hafen von Barcelona. Im Fabeln lebte das Glas, ein Wunder für ich erbärmlich. Eine Tagesration Wasser war auf dem Dach gespeichert und reichte bis ins Abends. Außerdem sprach ich kein Wort Spanisch. Von meinen panischsuchenden Mitbewohnern und auf dem Marktplatz war der Türhüter ich passanten.

Wovon ich seit 1994 nur träumte, wurde im Frühling 2000 Realität. Der heutige Bugatti Designchef Achim Anscheidt gab mir auf Empfehlung eines Mitstudenten eine Chance. Und ich wechselte als Praktikant ins VW Studio am Mittelmeer. Ich wurde in Barcelona sesshaft und genoss das Leben. Jeden Tag arbeitete man hart und ging danach aus. Die Menschen, die das, die Sonne, der Strand, die Palmen, die Mädchen, die Feste – das war die beste Zeit meines Lebens. Mein Studium wurde nun von VW unterstützt. 2001 begann ich an meinem Diplom zu arbeiten. Ich schrieb und illustrierte ein Märchen, das ich QUADO nannte. Die Präsentation war überwältigend. Jetzt war ich Diplomdesigner, hatte 15 Länder besucht und war pleite. Doch VW bot mir den lang ersehnten Job an. Es lagen drei wundervolle Jahre am spanischen Mittelmeer vor mir, umgeben von einem internationalen, hochkarätigen Designteam, das sechs Tage in der Woche an visionären Autos zeichnen und modelliert. Und egal welches Problem es gab, eine halbe Stunde chillen am Strand um die Ecke machte das Kopf wieder klar.

Im Sommer 2004 bekam ich mit einem Freund den Zuschlag, das Design und den Bau eines visionären Showcars zu betreuen. Ein verantwortungsvoller Traumjob, eine Gruppe hochtalentierter Ingenieure und Modellbauer zu dirigieren, unter der ständigen Aufsicht von Konzeptkünstler, Designchef und Controlling. Leider geriet das fantastische Projekt bei Fertigstellung in eine Zeit der Umstrukturierung, und der futuristische, sandhüllte futuristische Prototyp rollte fertig zum Präsentieren auf den Autoshows dieses Welt und ein Lebling der Designchefs – insbesondere in den Kellern. Nichts Ungewöhnliches in der sich ständig bewegenden Autowelt. Für mich war es eine persönliche, aber überwältigende Niederlage. Ich musste einen signifikanten Weg finden, meine Ideen unabhängig mit der Öffentlichkeit zu teilen, aber ohne der Automobilindustrie auf Dauer den Rücken zu kehren.

Ich verließ VW und mein Privatleben brach mich im Sommer 2005 nach Brasilien. Umgeben von einer wundervollen Sprache, Samba, Lebensfreude und sozialen Kontrasten, entwickelte ich lernte die Hochglanz-Designwelt meine Geschäftsideen. arbeitete am Laptop an meinem Portfolio, und begann, dieses Buch zusammenzustellen. Auf meiner Reise in die Traumfabrik Hollywood konnte ich mit Hilfe des Verlegers Scott Robertson wichtige Kontakte knüpfen – und das Cosmic Motors-Buchprojekt öffnete mir viele Türen in obersten Etagen der Unterhaltungsindustrie. Heute bin ich vor Jahren gesagt, ich philosophiere mit Star Wars-Charakteren Ryan Reynolds über die Menschheit, oder trübe mit Filmlegenden Uggies Syd Mead durch die Alleen von Hollywood – ich hätte sie alle für verrückt erklärt.

Im Sommer 2006 kehrte ich ins wunderbare Berlin zurück und gründete Daniel Simon Studio. Hier designe und konstruiere ich virtuelle Vehikel für das exzentrische Imperium Cosmic Motors. Parallel und mit voller Leidenschaft lebe ich weiterhin den Traum des Automobildesigns als hiesiger Mitarbeiter für einen Premiumherstellers. Momentan pendele ich zwischen Berlin und Los Angeles und versuche, meine Zeit zu genießen – es gibt noch viel zu tun!

DANIEL SIMON, KALIFORNIEN IM JULI 2007

CAMARUDO

5.13 Der CAMARUDO ist ein einziges Meisterschiff, das mit einer konventionellen Triebine bodennahe Flüge ermöglicht. Das primitive Vehikel wurde ursprünglich von armen Seefahrern des Planeten Oosara zusammengebastelt, meist aus Schrottlrümmen stängiger Frachtschiffe. Somit hatten die Seefahrer ein Mobil, um auf die Jagd zu gehen und ihre Familien zu ernähren. Beeindruckt von der Einfachheit und dem Erfolg, baute Cosmic Motors das Schiff für Amateurrennen und zur Junior-Pilotenausbildung nach. Mit Fortschritten ausgestattet, anpassungsfähig der agile Flitzer als Liebling des Rennschachschers Vale berühmte Rennfahrer der Galaxie machten ihre ersten Schritte auf dem CAMARUDO. Die oft bis an die Grenze des Machbaren aufgetriebenen Schritte ließen ihn absurden Kontrast zu ihrem Ursprung, dem Schrottplatz. **5.14** Die Einfachheit des CAMARUDOS sollte sich im Design widerspiegeln. Eine offene Kugel, die den Piloten schützt, dient als Cockpit. Die Sicht in Flugrichtung war sekundär, da die Maschine vom Winden vertikal geflogen wird. Das Heck hier noch eine Flosse mit einer schmalen Dose, wurde später durch eine offene liegende Turbine ersetzt. Auch die Stützbeine änderte sich im Laufe der Entwicklung. Anfangs schauten die Beine des Piloten durch ein Loch aus dem Cockpit, um die ersten legeren Pedale zu erreichen. **5.17** Links oben sieht man eine Rennszene mit jungen wilden Piloten, darunter eine Variante mit verlegtem Cockpit. Diese Seite zeigt drei Schritte meines Zeichenprozesses: In der Mitte die Ballpen-Marker-Skizze, die Perspektive und Position der Figur festlegt. Darunter die Rennzeichnung mit Schablonen, so wie ich sie digitalisierte. Oben die fertige präzise Illustration, gefertigt mit Airbrush-technik in Photoshop. **5.20** Der CAMARUDO Gunter wurde eine kleine Motorteil in diesem Buch, in Autodesk® AliasStudio™ umgesetzt. Diese professionelle Software ermöglicht mir eine präzise Kontrolle über Kurven und Flächen, da ich in den meisten Fällen den zweidimensionalen Entwurf exakt miteilen will und wenig dem digitalen Zufall überlasse. Diese Arbeitsweise bin ich aus dem Automobildesign gewöhnt, wo Design noch immer künstlerisch festgelegt wird, um es parallel digital umzusetzen. Man beachte auch das komplexe Cockpit, das in vielen Ansichten später nur unterseits zur Geltung kommt. Skizzen für synthetische Beine der Piloten (siehe nächste Seite). **5.23** Synthetische Beine gellen auf dem Planeten Oosara als Schönheitsideal. Wegen mangelnder Bewegung hat die Evolution die Hühner der Generationen größtenteils brennen lassen. Das neue Körperbewusstsein der jungen Generation mit der damit einhergehenden Nachfrage an höherer Fortbewegung brachte eine Welle an Entwicklungen biomechanischer Beine los. Am unteren Ende des hier geeigneten Modells können verschiedene in die Anwendung angepasste Fuß-elektre eingeschossen werden. Der oben gezeigte CAMARUDO ist auf ein vollständig gebogenes Einraststück mit hochfesten Borsum-basteln zum Preis von 80 bekönnenden CAMARUDOS. Er ist das spektakuläre Showup eines CAMARUDO-Verdingens-schmiede. Bevor passiert eine junge Oosaraerin in einem grünen Postkopier-Rennwagen und Syn-thetiker mit hohen Fräslasern.

ICETRAIN

5.31 Der ICETRAIN ist ein neues Patente-Fahrzeug, das den ersten Plateaus des gefrorenen Planeten Nala durchquert, angetrieben von einer temperaturunabhängigen Zwillings-turbine mit nuklearen Brennstoffen. Die Maschine ist über 50 Meter lang, aber nicht so schwer wie die Optik vermuten lässt. Die Größe ist wegen der voluminösen Brenner nötig. Die massiven Gummifüßler sind beheizt und lassen die Räder bis auf den grünen Eisboden einsinken. Hauptsächlich werden ICETRAINS zur Sicherung der Land-Handelswege und Lander-messung auf Nala eingesetzt, wozu die Maschinen mehrere Monate an-tark unterwegs sind. Die Kapitäne und die Navigatoren genießen allen Luxus an Bord, während die bis zu zwölf zwanghaft Mechaniker unter bedrückenden Bedingungen leben. **5.32** Wegen der schweren Größe und den unweichen Bedingungen, unter denen der ICETRAIN Dienst leistet, sollte ich einen aggressiven Look. Der buckelige Rumpf, das fiese Gesicht mit den schmalen Cockpitfenstern und den Öfen kamen zu einem blauen Design zusammen. Der Vorschlag oben zeigt ein verdrängtes Gefühl mit einem zentralen Androgynismus. In seiner Mitte die neue vergrößerte Kapitänskabine. Rechts: Eine Version mit einer schiffähnlichen Brücke mit Auslagen. Die angeordneten Personen zeigen die Dimensionen der Maschine. **5.34** Das Design ist komplett. Die Fronten sieht zeigt den aggressiven Charakter der Maschine und die stolz gezeigten CM-Arbeiter zeigen die Größe des ICETRAINS. Die neuen Räder haben an den Achsen abwechselnde Kanonen montiert. Die fantastischen Charakter-Skizzen sind von Gastzeichner John Park. Er erreichte einige Ideen für die Zweige, die an Bord arbeiten und leben. Die Zweige be-treiben das Vehikel, erfüllen aber auch die persönlichen Wünsche die Kapitän. **5.36** Während der Entstehung des Buches habe ich die beiden hoch-talentierte Designer Ben Moore und John Park vom Entertainment-Department am Art Center Pasadena getroffen. Ihre Figurenzeichnungen beeindruckten mich sofort. Es dauerte nicht lange und die beiden gaben der ICETRAIN Crew genau den Look, den ich vor Augen hatte. Eine übergeordnete selbstbewusste Eigenart, die das Montagegefühl kommandiert, während es über die endlosen Eisfelder dürrt. Sie stützten auf ihren Job als Leiter der Nala-Palast-Departments. Die Trolle würde jedoch nicht ohne die fleißigen Mechanikerzweige funktionieren, die ihn über ihren Job die blauen Bedingungen an Bord ein-ordnen. **5.38** Ich möchte auch Dylan Cole begrüßen einen führenden Matte Painter und Concept Designer aus Los Angeles. Seine Arbeiten sind in Filmen wie Der Herr der Ringe, Die Rückkehr des Königs, Avatar, Superman Returns oder Avatar auf der Leinwand zu sehen. Dylan, den ich um sein atemberaubendes Farbgelbton benannte, steuerte zwei Bilder zu diesem Buch bei, die den ICETRAIN in seiner Umgebung zeigen. Das stimmungsvolle Abendbild auf dieser Seite zeigt eine Forschungscrew der NP-Departments. Sein zweites Meisterstück ist die Kiffkaffe auf Seite 37. Hier steht der ICETRAIN an der Sternkiste des zentralen Nalazais. Ich bin sehr glücklich, diese fantastischen Szenenbilder in diesem Buch zu haben. **5.41** Ein fast fertig gezeichneter ICETRAIN in der Cosmic Motors-Fertigungshalle auf Nala, beheizt von dicken

den CM-Arbeitern. Die Maschine ist nicht primär und eher auf Zuverlässigkeit getrimmt. Der Antrieb erfolgt über ein einfaches Schwinggestänge. Die Mechanik ist ein direkt über den heißen Triebnen mitgebracht, was die Stimmung an Bord nicht gerade hoch. Dann selbst unter den arktischen Bedin-gungen leben die fleißigen Mechanikerzweige unter Hitze, Lärm und Druck. Links, rechts Skizzen für diese Szene. Ursprünglich wollte ich einige Maschinen gleichzeitig zeigen, um die Größe der Produktions-hallen zu verdeutlichen. Dann nahm ich doch nur ein Fahrzeug in den Fokus, und die Größe zeigte sich mit einer Anzahl von Arbeitern. Bildliche erzeugte ich mit einem Arbeiter, der außerhalb des Fokus die Bild kauft, und mit dem Hintergrund, der weit in den Abendstimmeln Nalas blickt. **5.42** Links. Ein brandneuer ICETRAIN wird in den Hallen der CM-Fabrik für die Turbinen vorbereitet, die rote Teppich für die erwartete Käuferdelegation ist ausgelegt. Alle Generationen des Wagens laufen zum letzten Test und bilden die Halle mit einem tiefen Grollen. Diese Seite. Der Entwurf für die Neue Art. Seit Piloten in Kissenherde aufbrechen, haben sie das Verlangen ihre Maschinen mit einer materialien und persön-lichen Zeichen zu versehen. Für zwei Fahrzeuge in diesem Buch, den ICETRAIN und den TAOA, habe ich klassische Prints anfordern. Das Erstbild-Bunny auf dieser Seite zeigt für einen trügerischen Touch am massiven ICETRAIN. Die Positiv-art angeordnet eine Figur des berühmten Punk-Malers George Petty. Nächste Seite: Cosmo-Wissenschaftler bei einem letzten Check, bevor der ICETRAIN in die Welten des Experimenten Nala tritt. Die Tische mit Computern und Beuprägen neben der Turbinen verdeutlichen die Dimensionen.

SEXY MAGRELA

5.49 Die SEXY MAGRELA ist ein Hochleistungs-trennmittel auf dem Planeten Oosara. Es basiert auf einem ausgereiften Kampfschiff, der ASTRO-CORP Raptor Bomber Drohne MX439. Wegen seiner kraftvollen Maschine wurde der ehemalige Bomber zu einem populären Rennschiff. Viele Schweißplätze im äußeren Planetenring haben eine neue Auswahl an gut erhaltenen Bombenwerks. Das überflüssige Innere wird eingeschaltet und einer der Bombenbeschleuniger wird in ein Cockpit verwandelt. Es fällt es alle Aufgaben, kann es am berühmtesten Rel-locup teilnehmen. Es wird auf dramatischen Höhen hoch über den Wolken von Oosara ausge-tragen. Die Haupttribüne ist eine riesige schwebende Struktur, die den Fans einen nahesten Blick auf ihre Ideale verschafft. Rennränge sind oft verheerend, was dem Spektakel den Extra Thrill verleiht. Dieses Kapitel wendet sich dem erfolgreichsten Duo der Rail-on-Cup Geschichte, dem Team „Sexy Magre-la“. **5.50** So beginnen die meisten meiner Projekte. Der Projekttitel „Rajon“ bildet meiner Inspiration einer Heckenackel des berühmten 47-jährigen Bonnyville Renner „Rajon Special“. Kleine Seitenbeschriebe wie diese rechen, um ein 3-D Modell zu begründen. Auf dieser Seite einige Alternativen. Sie wirken aber weniger elegant. Das raffinierte Design hat eine dreieckige Sektion in eine Ellipse zu morphen, hell mich beim ersten Entwurf benannt. **5.55** Eine Drauf-recht auf den Rail-on-Cup Gewinner SEXY MAGRELA

Nr. 1. Gut zu erkennen: die schmale Nase mit den vier stabilen Frontflügeln, die verschwebten seitlichen Kanonen, die ellen Bombenschächte – aber als Cockpit der andere als Luftkissen, und die breite Turbine. Man beachte die Piloten neben dem Schiff. Rechts, eines der unzähligen Schrittplätze, wo Reisepiloten gutes Material für ihre Schiffe finden. Links, das detaillierte Cockpitmodell in *Avastros*. **5:56** Eine Reihe von Schließensitz-Entwürfen, inspiriert von Kampfsitzern, die Sackgasse, als Jets immer höher und schneller fliegen und neue Konzepte anfordern. Rechts sieht man, wie der Sitz im *Railjet* Cockpit eingepasst ist. Man beachte die Anzahl der Nieten, die auf dem Rumpf unter dem Lack zu erkennen sind. **5:58** Oben: Das fertige Cockpitmodell in *Audioder*. *Maya* gemalt und in *monday* *rye* gerendert. Da der Betrachter keinen Realitätsbezug zu dem Objekt hat, würde es mit ausreichend polierten Flächen natürlich auch ein kleines Modell werden. Also appliziert ich selbst bei neu erscheinenden Schritten Lackeier und Ölspuren. Es ist eigentlich so, als ob man ein gut erhaltenes Objekt auf Hochglanz poliert, ohne aber jede Spur von Schweißarbeit oder Lackieren bemerken zu können. Das Heck wird von den freilegenden Kühlkörpern und dem Feuerlöschsystem dominiert. Das Inkrative *Addi Oil* Sponsorship sorgt für einen sonst verbleibenden Auftritt der Maschine. Gut zu erkennen, wie die Bombenschächte als Cockpit und Luftkissen genutzt werden. Das Rendern oben war Anfangsbild für die Pilotenszene auf S. 64:65. Rechts *SEXY MAGNETA Nr. 1 & 3* dominiert mit vollem Schub in der Abschlussszene von *Doppel*. **5:60** Die beiden auf Hochglanz polierten *Railjet* Cup Gewinner Nr. 1 & 3 zeigen ein Rollenmanöver über dem blauen Hintergrund von *Taymovers* auf *Oslo*. Die Schiffe werden mit den Frontflügeln gesteuert, was radikale Fahrt manövrier ermöglicht. In dieser Kategorie zählt eher über Speed und intuitive Beschleunigung. Ein Link: die wichtigste Jungfrau *Rokete* Flotte in ihrem heutigen Rennanzug, während zwei *Railjet* Fahrer über das Set donnern. *Rokete* sind ihre befreundete Schwester *LaGata* sind die stolzen Töchter von *Cosmic Motors* Mitgründer *Dani*. *Roketas* Gewinnspiel, die SM Nr. 1, steht im Hintergrund in dem Foto links. Das Tattoo auf ihrer Brust ist eine Hommage an die Firma ihres Vaters, im Oktober Jahr 9031 spielen die *Magreta* Schiffe eine launige Rolle in der Geschichte von *Cosmic Motors*. Als Fritz *Predos* seinen Bruder und *Collo* Mitgründer *Dani* zu einem Abschied in den Rennschiffen seiner Töchter *Gomedet*, können beide Männer bei einem dramatischen Zusammenstoß ums Leben. *Dani*, das Genie, das das Schiff eigenhändig konstruierte, hätte keine Fliegerflucht. Die Brüder hinterließen *Cosmic Motors* in der Blütephase seiner bisherigen Geschichte. Nur die nageborenen Ambitionen von *Rokete* und *LaGata* ist es zu verdanken, dass die Erfolgsgeschichte von *Collo* weitergeht.

TAQQA

5:67 Der Planet *Myjola* ist der einzige Planet des *Galaxia*-Systems, der keinen Frieden findet. Während im Rest des *Galaxia* die Kriegsflootten für sportliche Wettkämpfe oder den Zivilisten für erschaffen werden, blüht der Planet *Myjola* bei heile

eine traurige Erinnerung an die von Kriegen geprägte Vergangenheit der *Galaxia*. Der *TAQQA*, produziert von *Collo* Konkurrenz *ASTRODON*, ist ein schweres Licht strahlende Kanonenboot für die Bodeneinheiten. Die beiden 505 mm-Kanonen erzeugen Licht ausbalanciert und traumauslösender Wirkung. Die fünfköpfige Crew arbeitet gut geschult in einem schwer gepanzerter Cockpit. Der Pilot und der Navigator sitzen vorne, hinter ihnen stehen die beiden Waffenoffiziere auf der Einsatzstationen. Das linke Mitglied ist ein Nachkomme des kleinen *TAQQA*-Stammes. Nur sie können mit ihren sensiblen Fähigkeiten solche zerstörerischen Lichtstrahlen an einem Interface komponieren. Diese tödlichen derweilen Kreaturen werden unter Zwang an Bord gehalten für ihre Befehle setzen sich bisher ergebnislos viele Gruppierungen an. **5:68** Zwei Kanonen und ein Cockpit, das ist alles, was den *TAQQA* Kanonenbooter formell ausmacht. Um den Kanonen noch mehr Dominanz zu geben, fiel die Entscheidung, die Kabine nach unten zu verschieben. Die Skizze rechts unten gibt die Designrichtung für den endgültigen Entwurf vor. **5:71** Das zylindrische Cockpit benötigt eine Art Nase, die man jegliche Art von Fahrzeugtypen unterwerfen mit einem lebendigen Gesicht ausstrahlt. Fehlt eine Kanonenanlage empfinden wir unbewusst, dass etwas fehlt. Die nächste Aufgabe gab dem *TAQQA* den Look eines fliegenden Teufels. Zwischen den lokalen Skizzen auf S. 70 und dieser präzisen Zeichnung baue ich einfache 3D-Modelle um, man muss zu überprüfen. Außerdem helfen die einfachen Modelle, detaillierte Zeichnungen wie diese zu erstellen. Die linke Zeichnung entpuppte sich wiederum als gute Vorlage für die isometrische Illustration auf S. 75. **5:73** Zwei *TAQQA*s über dem wasserbehangenen *Myjola*. An der Bordwand der Schiffszucht „Sweet Little Gata“. Jedes *TAQQA*, Geschwader gibt sich einen Codenamen, der in Kampfformaten Verwendung findet. Als Schiffsverpachtung habe ich eine Figur im *Prosp*-Style entworfen, sie verleiht dem verchromten *TAQQA* das gewisse Etwas (s. auch S. 75). Das 3-D Modell auf dieser Seite ist noch nicht fertig, aber gut genug, um mit Perspektive und Ausleuchtung zu spielen. Mein beginne ich mit Schwarzweiß-Bildern, um mich auf die Komposition zu konzentrieren. Beim nächsten stellen von Luftaufnahmen inspirieren mich Fotos etablierter Flugzeugabflüge, wie z.B. John M. Döls, Erik Hildebrandt, Mark Meyer oder Philip Mahmann. Auch Flugzeugführer wie der wunderbare William S. Phillips oder R. G. Smith, haben einen unendlichen Einfluss an Inspiration. **5:75** Ein voll verpackter *TAQQA*, Lichtschalt-Bomben schwebt im Standby-Modus über dem staubigen Wüstenboden von *Myjola*. Die jungen Kampfpiloten Crew poliert stolz vor dem Schiff, geschneit von der doppelten Luft im Cockpit. Links gut zu erkennen die Lichtschalt-Austrittsdüse des Kanonenrohrs, und die mittig angeordnete Hauptturbine. Unten: Im allgemeinen Feindesprozess der gesamten *Galaxia* steht die Welterwendung von allem *Adrian* Kriegsgewalt in keinem guten Licht. Das Unternehmen distanziert sich heute offizell von seiner misstrauischen Vergangenheit. Geheimdienstberichten zufolge werden aber immer noch Ersatzteile für Kriegsgewalt produziert. Nächste Seite: Eine historische Ansicht von einer *TAQQA*, En-

heid auf ihrem Weg zu einem *Myjola*-Schlichtfeld. Die wunderbaren Farben, in die die Schiffe von der späten *Myjola*-Sonne getaucht werden, können nicht über das traurige Hintergrund der Szene hinwegtäuschen. Erhielten dieser Größe haben insbesonderen Zerstörung auf dem indischen Planeten eingerichtet. Der Trend zeigt ein leichtes Nachlassen der Konflikte, was ein wenig Hoffnung geben kann.

DIADO FLOTTE

5:78 Die *DIADO FLOTTE* ist ein interplanetarischer Verband von Luftschiffen und Bodeneinheiten, die im *Service* der *Prinzessin* von *Panga-Ipon* stehen. *Panga-Ipon* ist ein riesiger Wüstenplanet mit einem niedrigen technologischen Niveau. Die Uhren gehen langsam her. Auch die Flotte der *Prinzessin* bewegt sich beißend durch die Wüsten, aber mit allem erdenschlichen Konflikt. Das Herz der Flotte ist die „*Incisala*“, das Schiff der *Prinzessin* und ihres privaten Diener. Es wird ständig von einem bewaffneten Schwertschiff begleitet, um Angriffe von Piraten zu abwehren. Die Güter sind mit Geeser interplanetarischer Eigentumschiffe gefüllt, die den Entwicklern von *Cosmic Motors* viel Gestaltungsfreiheit geben. Die „*Incisala*“ wird von einer Vielzahl Schiffe begleitet, die Güter nach Ersatzteilen transportieren, Küche, Bettenstühle und Sicherheitsbänke. **5:80** Das *Diado*-Projekt ist das Mittel in diesem Buch. Einige Skizzen und von 2000 (Ensemble), eine meine Diplomarbeit an der FHG Pforzheim, der deutschen Entscheidung zum Art Center Pasadena. Es waren meine ersten Schritte im Erstarrenskizzen. Die sieben Jahre später in diesem Buch nicht verloren dürfen. Die Bedingungen auf dem Wüstenplanet *Panga-Ipon* sind neu. Starke Entwürfen haben den einst grünen Planeten in eine Sandkugel verwandelt. Glücklicherweise ist der Ozeanplanet *Cosmos* Gebirge ein großer Nachteil von dem pazifischen eukalyptischen Wasser importiert wird. Der Planet wird von der Kerguelan-Flotte regiert, deren *Prinzessin* eine traditionelle Döschenschiff ist. *Cosmic Motors* wurde mit dem Bau ihrer Reiseleiter beauftragt. Ich fand, zu nahen und grünen Protagonisten paßt ein Luftschiff am besten. Diverse Auftragsarbeiten drängten, können die Ballons ihre Formen annehmen. Andere Fahrzeuge wiederum sind bodenständige Hybride aus Autos und Ballons. Sie ergeben ein abwechslungsreiches Bild, wenn die Flotte durch die Wüsten zieht. **5:83** Die Schiffsbrücke und die Turbinenblöcke der „*Incisala*“. Ein paar Figuren verdeutlichen die Größe. Zwei Generatoren kontrollieren über ein weites Rohrsystem den riesigen Ballon. Darunter liegt die Kapsel des Propellerschiffs. **5:85** Einige Schiffe der Flotte links oben, die „*Vokzelus*“, die Bodeneinheit beherrscht. Darunter die launische „*Melinos*“, für Diplomaten, die „*Sagmar*“ mit Zielflightschiffen, die die Güter der *Prinzessin* reserviert. Oben die Ansicht der 225 Meter langen „*Incisala*“, dem Schiff der *Prinzessin* und ihrer Angehörigen. Es hat ein Prozent für zwei Tage an Bord, da die Flotte täglich ein gemeinsames Nachtlager bildet. Unten rechts, die Kabine der „*Incisala*“, die unter der Ballonhülle im Schatten hängt. Zum Trimen des Schiffes können sie vorfahren werden. Auf S. 86, ein unplanmäßiger Stopp der Flotte in der brennenden Hitze von *Panga-Ipon*. Der Antrieb des Hauptschiffes ist defekt. Ein Katawa-

das übliche Transportmittel auf dem Wasserplaneten, helfen Ersatz. Eine weitere Karawane bringt frische Rohstoffe heran, mit denen die Kombi-Sammler aufgetankt werden.

DETONATOR

5.09 Der Cosmic Motors DETONATOR VS 6 ist ein angriffsblinder Stollenkreuzer auf zwei Rädern, angetrieben von einem brutalen 6-l-er V8-Motor. Das Bike besitzt keinen sichtbaren Rahmen. Ein optisch klarer Block nimmt die zentralen Komponenten wie Antriebs-Aufhängung und Lenkung auf. Die Frontleuchte ist ein aufwendiges Halbesystem, die Lenkung läuft über einen plasmamagnetischen Schalter, der Signale vom Piloten über den digitalen Lenker erhält. Das Projekt beginnt mit einer reinen funktionstüchtigen Skulptur, die für eine Cosmic Motors Veranstaltung in den Headquarters des Unternehmens entstand. Die Skulptur fand reges Interesse und die Entstehungsgeschichte von CM stellte zwei Prototypen (Nr. 1 & 2) auf die Räder. Bevor eine limitierte Auflage von acht weiteren Bikes starten konnte, waren diverse Änderungen an der Aufhängung, der Sitzposition und den Proportionen nötig. **5.91** Die Skulptur selbst kam meiner Idee am nächsten: ein so dynamisches Produkt wie ein Bike aus simplen blockigen Volumen zusammenzusetzen, ohne es pompieren zu lassen. Der einfache V-Motor darf die Anordnung aller weiteren Features und bildet den zentralen Mittelpunkt der Maschine. Erst im späteren Verlauf und mit immer realistischen Bildern des Bikes begann ich, den Bauteilen auch Funktionen zu geben. Das Lichter kurz vor Propellerende ruft eine dramatische Veränderung der Proportionen, die sich aber positiv bewirkt. **5.93** Das Konzept war also folgendes: Eine Fahrt auf dem DETONATOR-Bike soll den Pilot fast überfordern, ob der schweren Kraft der Maschine, ohne dabei aber lächerlich zu wirken. Und diese Balance muss sich im Design widerspiegeln. Das Fehlen direkt auf einen neuen Motor mit zwei Rädern zu setzen, lag demnach nahe. Das Ergebnis wäre aber eher ein mechanisches, offenes Vehikel, ohne Flächen und Formen. Ich blieb also bei dem ursprünglichen Konzept, das auf der nächsten Seite als fertiges DETONATOR Design zu sehen ist. Dieses überdimensionierte Monster verbindet eine mechanisch-groteske Formensprache mit klassischen Bike-Designaspekten. **5.95** Über die Schlossscheibe. Diese kleine Zeichnung vereint alle Designfeatures. Die präzise Kugelschneid-Illustration darunter zeigt den Prototypen Nr. 1, mit dem hohen Sattel und den schiefen Krümmern, die ab Nr. 3 verändert wurden. Das Pinup-Mädchen verdeutlicht die Größe der Maschine. **5.96** Die vollständige DETONATOR-Kollektion umfasst zehn Bikes. Der massiven Quader-Skulptur folgten nach elektronischer Nachfrage zwei fahrbare Prototypen, die Nr. 1 in Blau-Orange und Nr. 2 in rot-weiß. Bis zum ersten Produkttest Nr. 3 wurde das Projekt einigen Änderungen unterzogen. So sind die Arme ab Nr. 3 länger und tiefer, die Sitzposition ist neu und der Auspuff sitzt an der hinteren Schwinge. Die Modelle Nr. 3-9 sind die endgültigen Versionen, und können hier Besitzer auf Bikeshow und Event mit dem ganzen Tana-I-Planeten. Die Nr. 3 ist die unveränderte Krönung der Kleinsten. Die verarbeiteten Materialien

sind extrem selten und adekt es zu einem unerschwinglichen Sammlerstück. **5.98** Draufsicht auf das Bike Nr. 2, eines der beiden Prototypen. Gut zu erkennen sind die äußeren legendären Auspuffnummern. Da der Pilot Verbrennungen an den Beinen riskiert, wurde der Auspuff als drei Projektilkollab Nr. 3 in die Höhenabschwenge verlegt. Rechts eine Skizze der Werdenschwinge mit Dämpfern, Umlenkungen und dem magnetischen Lenkschalter. Nächste Seite: Zu erkennen sind die Bikes an den laufenden Nummern auf den Radachsen. Für Bike Nr. 6 war eine teilschlechte schwarze Lackierung nahe gelegt.

NEMBIQUARER

5.103 Der NEMBIQUARER Roadtruck war ursprünglich eine Entdeckung des Militärs. Doch als der Tana-Frieden III lang andauernde Heilung über den Planeten brachte, wurde das Projekt vorzeitig eingestellt. Nach Jahren wurde das Projekt für zwei Zwecke wiederbelebt. Cosmic Motors erwarb die Konstruktionspläne von Katozon und entwickelte auf dieser Basis eine Flotte von Supertrucks. In den Sumptgebieten des Planeten Tana erfüllen diese Fahrzeuge in Charakteristiken die höchsten Ansprüche von belächelten Bewohnern. Zum Spornverhalten des Trucks werden von Ads-Of-Racing in die leichtesten Tana-Tana Rallye eingesetzt. **5.107** Das Look des NEMBIQUARER Trucks hatte ich nicht gleich vor Augen. Ich brauchte viel Papier, um eine Designskizze fertig zu finden, da ich kein vergleichbares Fahrzeug kannte. Doch die ersten Entwürfe waren zu massig und nicht radikal genug. Trotz der Größe von über 14 Metern sollte ich ein frugales Vehikel. Also stand wieder einmal die Formel 1 Pate, mit einem gestauchten Körper und langer hoher Nase. **5.109** In der kleinen Szenen Skizze links veranschaulicht der Truck die geschworfene Mischung aus Gigantismus und Eleganz. Die sportliche Idee, der riesige Wagen ziele eine große Yacht und dämmert parkend vor einer viktorianischen Rinsche, gefiel mir. Das Projekt bekam einen haudisernen Spitz, weg von dem ursprünglich geplanten Arbeitsfeld. Eine Art unterzahlbarer Privatier für den Boden für Könige, Fürsten und Charakterdarsteller. Über noch ein ältere Entwurf des Trucks, der mit acht Rädern, drei Stockwerken, Garage und Sommergarten etwas zu monumental ausfiel. **5.110** Das Design steht fest. Die untere Komposition zeigt auf die Entstehung der Volumen. Nur die richtigen Fenster werden noch zu mildern und die frugale Front braucht ein visuelles Gegengewicht zum schweren Heck. Dafür installierte ich beim fertigen Model einen Zusatzkörper zwischen den Vorderenden der Generatoren, Lampen und jede neuge Wind aufnimmt. Rechts ein visuelles Skalenmodell der Rallye-Version, das mit frischem Grundantrieb auf meinem Schreibtisch steht. **5.113** Ein produktionsreife CM NEMBIQUARER Truck einer Charaktergesellschaft wartet im Morgengraut auf betuchte Gäste, die elektronischen Nabenmotoren grummeln lassen im Aufwärtsmodus. Dennoch verteilen sich die Steuerelemente in ihren aufwändigen Uniformen die letzten Minuten mit Klatsch und Tuschel über die Piloten. Die Maschine ist startklar für einen weiteren Trip in die Sumptfelder von Tanaopolis. Wo fröhliche Geschäftsleute verpackte Crakemon-Wohnwagen aufhängen, ein sehr geliebter Rollstuhl auf Tana III. Links eine Schnittzeichnung,

die die Aufteilung der Kabine illustriert. Hinter dem beengten stehenden Pilotensitz findet sich ein Raum für die beiden Hostessen, die Deckkassen zubereiten, die im hinteren, großzügigen Teil der Kabine von den 2-4 Passagieren genossen werden. Die gesamte Front ist mit Hochglanz poliert, der Ocia Cradium Core Crystal Generator erzeugt enorme Energie, um die sechs Achsenmotoren zu betreiben. **5.115** Links der angesagte Popelwerthub des Trucks. An diesen speziellen Vorwärtsschub lässt sich gut erkennen, dass der Wagen für den Einsatz in Sumptgebieten des Tana Planeten konzipiert war. Der von der Cosmic Motors Nachwuchsabteilung entwickelte Propeller sollte durch eine 90-Grad-Drehung der Vorderende in tiefen Gewässern weichen werden. Die Konstruktion wurde in den Tests kläglich, der NEMBIQUARER bekam keine amphibische Zulassung der Behörden. Die Weiterentwicklung wurde eingestellt, geloben sind die Propeller als stumme Zeugen. Diese Seite: Eine Charakterversion des Trucks wartet auf eine Gaskreismplosion. Man beachte die großen Scheinwerfer und die riesige Frontwinde, mögliche Lebensretter in den verlassenen Sumptgebieten. Nächste Seite: Eine Hostess auf dem Hinterrad, nach einer langen Schicht auf einem Chartertruck. Im Hintergrund, ein potenter Nembiquarer in Sonnenbrille von Tana III. Auf S. 118 eine Neuauflage der Rallye-Version. Leichte Cradium-Motoren, 4 Räder, ein Dachrack, Ketten, Scheulen und die Rennaackierung sind die auffälligen Unterschiede zu Serienversionen.

GALAXION

5.121 Der GALAXION 5000 Streamliner ist ein glamouröses Ikonotoupe, das auf Tana fähig ist. Es basiert auf dem erfolgreichen Gefährt 3000 und wurde 9008 präsentiert. Mit seinen abgerundeten den Flügelblenden sorgt es für einen standesgemäßen Auftritt am roten Teppich. Sowohl die modernen Autokörper der royalen Obedient als auch betuchte Galabesitzer und Diplomaten lassen sich dem diesen großzügig proportionierten und überaus kraftvollen Wagen vorführen. Angetrieben von einem Karanum-Rangenerator gleitet er mit einem dumpfen Geilern über den Asphalt. Die minimalistische Karosserie besteht aus polierten Chrom, das auf Formen auf dem Genoa-Overbrake Planeten gerichtet wird. **5.123** Die Designvorgaben waren ziemlich großzügig. Ich wollte ein großes, elegantes Coupé. Ob es einen umhüllenden Touch hat, eine kleine Chauffeurkabine, ein langes oder kurzes Heck – all das ließ ich offen bis eine Skizze es auf den Punkt brachte. Die Skizze ganz oben hatte alles was der GALAXION braucht. Eine sportwagengartige Front und ein stromlinienförmiges Heck mit abgedackten Rädern. Eine andere Skizze, direkt oben, lieferte die Idee für die Tür. Eine wuchtige Flügelblende, die auf jedem Empfang für Staunen sorgen würde. Der ungedruckte Fugenverlauf sorgt für eine einzigartige Turform. **5.124** Solche prägnanten Skizzen sind meine Leidenschaft. Die mit der eleganten Lady in stand nach Vorlage der Zeichnung auf S. 123. Dieser Entwurf hat eine extra Kabine für den Chauffeur vor dem beiden Passagieren. Der fertige Entwurf spielt hier ein normales Layout mit nur zwei Sitzplätzen. Man beachte den Sternarm in der niedrigen Türöffnung. **5.126** Szene eines Empfangs. Die Unter-

Ordnung zeigt den Wagen wie ich mir ihn vorstelle, ein stilloses Paar entlehnt mit starker Haltung. Die sehr gezogene Scheibe für das nicht in Frage kommende getriebene Zustand verleiht ein viel von der eleganten Whigton. Die niedrige Skizze trägt eine Funktion, die in ständiger Begleitung ihres weißen Tigers reist. Er würde im Heck einströmender Platz finden. Auf dieser Seite lesen mich die Einflüsse erkennen, den ich von Syd Mead's Bildern habe. Er ist Meister im Komposition von Szenen, die Autos und Menschen in räumlicher Verbindung zeigen, umgeben von nimmberaubenden Kulissen, Farbe und Licht.

S.128 Eine selbst geformte Seitenansicht ist im Automobildesign inwieweit. Das Design Design Ideen in Inkarnationen nicht auf ihnen selbst, sondern in anderen. Täglich von Autos umgeben sind jedermanns Sinne für dieses Genre von Industriedesign besonders empfänglich, selbst wenn viele Betrachter nicht bewusst auffällt, was ihnen gefällt oder was sie stört. Bei diesem Entwurf schob ich die Kribbeln weiter nach weiter nach hinten und die überhöhten Schrittmacher sind sehr anstrengend. Das Aufsteigende ist aber die Frontansicht. Ich wollte der großen weißen Flächen mit ihren starken, fließenden Größen nachziehen, was am besten in der Dunkelheit funktioniert. **S.131** Die obere Skizze zeigt eine dramatische Flächenstruktur, die die Karosserie in ihre Unterteile, aber trotzdem einen First Read aus der Entfernung erzeugt. Der untere, blaue Entwurf für die Front betont nicht eine klassische Zukunft. Nur die Ästhetik in die fließenden Formen der heute integrierte Lichtmasse bricht mit Karosserien. Meine Arbeit als Autodesigner ist inspiriert von drei Kollegen: Christian Entzke, Friedrich d'Aguiar und Stefan Behnen. Ihr valientes Verständnis für Formen, Flächen, Designethik und Perspektive habe ich so hoch eingeschrieben. Vor allem sie und natürlich viele andere sind eine ständige Motivation für mich. Links die Felge der GALAXION. Ich habe 5-Speichen räder und zeichnen sie mindestens ein jedes Auto. Seit mir ein Engländer kommen, ich haben einfach eine bestmögliche. Diese hier sind sehr drei dimensional, mit hohen Speichen und dem Lagerhalter Glas. Die Lampen sind Ovale-Beamer und die Karosserie besteht aus asymmetrischen Konturen vom Pinet Gato-Quadrade. **S.132** Ein letzter GALAXION in einem recht zugehörigen Gold Studio. Die schwarzen Dimensionen des Körpers, gepaart mit den Flügeln, sorgen für einen spektakulären Auftritt. Nicht jeder kann mit Tausend in einem solchen Wagen einweisen. Gold enthält sorgfältig die Körner, um die Exklusivität zu erhalten. Die flache Silhouette, die fließende Verschmelzung von Glas und Karosserie und das spekulare Fließschiff mit abgedeckten Rädern ergeben einen eleganten Look, aber zu pompös zu wirken. Das schmeckt, elegante Hochhäuser bietet kein Sicht, deshalb sind in den Seiten des Wagens. Weizenkalkarien montiert. **S.134** Trotz seines Top-speed von 534 km/h geht es beim GALAXION nicht um Kraft. Gold sollte ein Statement für schlichtes Design und bewusste Grafik setzen. Die Frontansicht zeigt das drückend von der Frontscheibe mehr sich im Glasband über der Haube bis in die im Ruhezustand offenen Frontklappen. Ausgestellte Radhäuser verdecken den Stütz des 6 Meter langen Wagens, der trotz seiner Größe elegant und leicht wird. Zwei

lange Antennen sorgen für exzellente Navigation. Offensiv ist der GALAXION weiß. Das liegt am einseitigen Divinium, einem Muschelkristall aus dem Canoa-Quadrade Planeten. **S.136** Die offizielle „Black Edition“ des GALAXION. Wegen seiner dominanten Präsenz auf dem Asphalt erregt der Wagen die Aufmerksamkeit der Umwelt. Es sind einige Verfahren bekannt geworden, die in schwarzen Finish mit Waffen verflochten sind. Das hier gezeigte Exemplar ist eine besonders geschmackvolle Interpretation eines Gangsterstils, inklusive dem obligatorischen Gefährlicher. Die ständisch gekleideten Gangsterbrüder sorgen für Ärger mit Str.

GRAVION

S.141 Der GM GRAVION ist ein Hochleistungsrennwagen. 9035 einhundert zeigt. Seit Ertrag zahlen larte die ungeborene Kraft von Cosmic Motors nach dem tragischen Tod der beiden Gründer 9031. Der Wagen tritt in einer neuen Rennserie ein, dem Gravion Cup auf Glacery. Diese Planet ist ein Sonnensystem mit Rennstrecken aus der gesamten Galaxie. Das nullfünftige Faatide des GRAVION ist seine Asymmetrie. Um Klauen zu sparen, suchte Gold nach einem Antrieb aus den eigenen Regeln und bediente sich einer Kühlturbine des „SEXY MARELA“-Rennstills. Es hat Furcht einflößende Daten für einen kleinen Lichtbau Rennwagen. Es basiert auf Laser-Fusionstechnologie und liefert den Strom für die hinteren Achsmotoren. Die Turbine ist so groß, dass der ganze Wagen einfach um sie herumgebaut wurde. Es gibt so kleinen Wagen in der Galaxie, aber nur 2080 km/h versprechen schon einen Höhenflug. **S.143** Ich kann nicht behaupten, Rennwagen sei meiner Kindheit zu haben. Erst mit 13 Jahren begegnete ich mich für die Rittide Karte, vor allem weil die Medien meines Landes wegen der Entlastung technischer Hersteller immer bereit sind, bemerkt. Inklus, die durch die Waam dominiert, das hat mich nachhaltig beeindruckt und ich bringe mir meine eigenen Rallyedrucks zu machen. Anfang der 90er unterwies ich mich auch für Straßenrennen und wieder darf der Medien, die wegen des ruhrendsten Fahrtalentis Michael Schumacher jeden Fernsehsonntag in ein Rennspielzeit verwenden. Weniger die Fahrer als die Technologie und der Sport klangen mich. Endgültig zum Rennen anwachte ich 2001 als ich einen Formel 1 Test in Barcelona nachhals mitarbeitete. Neben einem hochdrehenden F2 Motor zu stehen, war erschüttert. Seit dem habe ich Respekt für alle Rennfahrer und ihren Sport, und besonders mich für jüdische Art von Renner: Le Mans, el Nage, NASCAR, das Goodwood Revival, den America's Cup oder das Reno Air Race. Im GRAVION Projekt versuche ich alle diese Einflüsse zu vereinen. **S.146** Die Skizze auf S. 143 zeigt einen Rennwagen, der auf einen Anhänger schnell Rennstrecke umfahren, der Wagen von anderen Planeten und müssen Gravitationsfelder ausstapeln, um die Autos auf ihren Planeten zu fahren. Dieser Entwurf zeigt einen jetzigen Rennwagen, mit zwei riesigen, seitlichen Lüftungsschlitzen. Das es ein Flabator ist, spielt die eingeschriebte Seite keine Rolle. Die Kabine und die Fender sind grafisch mit der Front verbunden. Die hohe Finne sei nötig, um die extreme Breite des Autos zu kompensieren.

Wie sicher nullfünft hat der Pilot keine Sicht nach vorn. Der steuert den Renner wissend, dass ein in Umgebungsformatoren werden in sein Hirn projiziert. Der Fenster sind jedoch nicht, um Minusphobie vorzubeugen. **S.148** Ich beginne, das Design von S.146 in 3D zu modellieren, um ich über eine kleine Skizze Skizze. Die Draufsicht auf ein Rennmonster, inspiriert von einem wunderbaren, asymmetrischen Rennwagen, den das Gravitel-Trom für das Indy 500 Rennen 1967 aufstellte, den STP Fast Turboherren. Ich übertrage mich beiläufig Design und entscheide, nach einmal zu beginnen. **S.148** Die ersten Schritte nach dem Weg zum endgültigen GRAVION. Die untere Skizze ist noch zu konventionell, auch wenn ich mich mit einem Look der Maschine mag. Ich mache einige kleine Skizzen und ich fand eine Frontansicht, die genau das hatte, was ich suchte. Eine Turbine, die den gesamten Wagen bestimmt und eine seitliche Kabine, die ebenfalls die Seitenrücken kompensiert. **S.150** Alle Skizzen hier beruhen auf der Frontansicht von S.149. Eine Hauptkörper, der mich ang um die Turbine liegt, weitgehend frei von Flügeln und Spoiler. Das Heck wird von einer zentralen Düse bestimmt, die bei diesem Entwurf jedoch nicht mehr als eine Abgasdüse ist, die der Wagen jetzt von zwei großen Nebenmotoren beschleunigt wird. Die Düse erinnert an einen kalten Gm. **S.152** Im kühleren Antennen nehmen Kammer und Sensorik auf, die den blind fließenden Fahrer mit Informationen versorgen. Nur durch die Holografietechnologie war eine freie Gestaltung des Cockpits möglich. Obwohl zu wünschen, die dreifachen Kribbel. Im extremen Seitenkraft, die bei Gravion Cup Rennen annehmen, wirken dadurch in Körpergröße auf den Piloten. Um 90 Grad gedreht, ermöglicht sie auch in der Luft zu Gang, wenn der Fahrer für Wartungsarbeiten auf der Seite steht in der Luft. Die runden Räder verringern die bewegte Masse und Plasmefeldprozessor sorgen für einen unbewussten Verzerrungen. Das hier gezeigte GRAVION Team trägt das Rennkleid meines Großvaters und Vaters. Alfred & Dietrich Engineering Co. **S.154** Diese beiden Ansichten des GRAVION sind die besten Blickwinkel auf den Wagen. Sie zeigen klar die asymmetrische Architektur mit der leicht gekrümmten Hüfte, die mich mich um die Turbine liegt und in der Auspuffdüse endet. Fließend integriert die seitliche Kabine. Der Körper endet vom brennt mit einem riesigen Luftmassen aus dem eine scharfkantige Nase schreißt. Die hintere Antriebsbrücke sind Montieren der Goldo-Betrieb. Der Gravitel wird konstant durch Hitzeschieber auf Temperatur gehalten, die durch ihre Gegenkraft Abstrahlung nicht beeinflussen. Der Rittendruck kann über magnetischen Displays von der Renncrew justiert werden, diese Anzeigen dienen während des Rennens als Heckschalt. Die Nebenmotoren vom Typ RW 6000 überbrücken die schweren Radierflanken und beschleunigen den Wagen auf über 2000 km/h. Nachdem die Geschwindigkeit dem Tod der Redden Brüder 9031 im Stadion geriet, markierte der rekordbrechende GRAVION den Neuanfang einer glänzenden Ära von Cosmic Motors.

ENDE



Special thanks to all these people and many more:

Genre Feedback

Alexis Buzga Martin, Christian Felsch, Patrick Faulstich,
Sasha Selinger, Syd Mead

Inspiring Friends

Adriano Paolini, Alexander Buckan, Achim Aerschmidt, Anders Warberg, Ben Payne, Benoit Jacob, Bens Jacob, Camilo Pardo,
Chris Gudimov, Chris Hrabalek, Christopher Daniels, Claus-Dieter Canner, Dersagay Dohar, Doug Chiang, Felix Fabian, Jordan Meadows,
Leslie Lau, Mario Maylandt, Michael Am, Nadir Faghfaghadeh, Peritus Fantarus, Raphael Brestacher, Robert Leshok,
Soren Chae, Syd Mead, Tancrède de Aguiar, and all these talented artists get there

Book Feedback

Dylan Cole, Neville Page, Ryan Church, Scott Robertson

Guest Artists

Dylan Cole, Malle Parmer (p. 37-38-46), Erik Saeglund, Alias Modeler (surface finish "Galaxian" p. 121),
Ben Moore (page 36), John Park (page 34-36)

Pilot Models

Alexis Chastan, Dadi Dietmar, Ericnha, Judith, Julia Patrick, Prang, Rainer, Sasha, Seewitz

Answering CG Questions

Chris Mead, Frank Hubber, Marc Dybeme, Marc Pasco, Rüdiger Sander

A Special Thank You To

Sgt Arjan Simen, Alan Nela Macey, Anja Klauisch, Mutsch Bräu, Chris Ayers, Erica, Eric Ng, Enrique Piffen, Jeff Meid,
Jens Fischer, Jürgen Altamanta, Michael Schöde-Sermann, Nick Grootenhat, Peter Schöber, Sam Schneider

Book Production Support

Chris Bangle, Dylan Cole, Freeman Thomas,
Harald Belhar, Ryan Church, Syd Mead

Design Studio Press

Daniela Tomas, Marsha Stevenson, Melissa Rant, Michela Suzuki Darrosta,
Scott Robertson, Tilo Oey

3D Software Partner

Autodesk Inc.
Chris Chung, Paul Dyck, Rosa McDermott

Autodesk AliasStudio

AUTODESK
MAYA

www.danielsson.net
www.cosmic-motors.com
www.designstudiopress.com
www.autodesk.com

design



COSMIC MOTORS

THESE LOGOS ARE FROM ALL THE COUNTRIES





ISBN 0-8726678-0-1 paperback



ISBN 1-8334826-2-3 paperback



ISBN 0-8726678-2-8 paperback



ISBN 1-8334826-1-1 paperback



ISBN 1-8334821-6-7 hardcover
ISBN 1-8334821-8-8 paperback



ISBN 1-8334821-6-2 hardcover
ISBN 1-8334821-8-6 paperback



ISBN 1-8334821-8-X hardcover
ISBN 1-8334821-7-1 paperback



ISBN 0-872-8878-7 hardcover
ISBN 0-872-8878-4-4 paperback



ISBN 0-8726678-8-5 hardcover



ISBN 0-8726678-8-8 hardcover
ISBN 0-8726678-5-2 paperback



ISBN 1-833482-08-7 hardcover
ISBN 1-833482-01-5 paperback



ISBN 1-833482-18-8 paperback



ISBN 0-8726678-3-8 hardcover
ISBN 0-8726678-2-0 paperback



ISBN 1-833482-08-8 hardcover
ISBN 1-833482-07-4 paperback



ISBN 1-833482-04-X hardcover



ISBN 1-8334826-8-2 hardcover
ISBN 1-8334826-0-0 paperback

To order additional copies of the book
and to view other books we offer, please visit
www.designstudiopress.com

For volume purchases and resale inquiries please e-mail
Info@designstudiopress.com

To order copies of the DVDs
and to view other DVDs we offer, please visit
www.thegnomonworkshop.com

Or you can write to:
Design Studio Press
8577 Figueroa Street
Culver City, CA 90232

tel 310.836.3118
fax 310.836.1736

designstudio



"Daniel Simon has taken concept design to the next level with this book. His work is futuristic and fantastic, yet photo-realistically rendered and refined to the last production detail. This is what no-expense concept design looks like."

Ryan Church Art Director

Star Wars: Episode II and Episode III, War of the Worlds, Avatar

"Designers love to be inspired as much as they love inspiring others; for this, Daniel Simon is a gift to us all. Daniel uses his powers of visual believability to make the incredible seem achievable. He gives us a technically fantastic future a passion and emotion to strive for... truly amazing."

Chris Bangle Director of BMW Group Design

BMW, MINI, Rolls-Royce

"Cosmic Motors is one of those cases in which the work is so good it makes you question your own abilities. The detail and execution of Daniel's modeling is second to none, but it really comes together because his level of creativity is inspiring."

Harald Becker Concept Designer

Minority Report, Batman & Robin, Armageddon

English

Come explore the vehicle designs of a futuristic, sci-fi world where hypersonic jets, jetpacks and hypercars are at part of everyday life. Spaceships, pods, race cars, gliders, submarines, and glamorous dream cars are all waiting for you to complete in these pages. This is the ultimate concept design book.


Daniel Simon is an international award-winning concept car designer who has worked on some of the most iconic automobiles as Bugatti's head of design. Cosmic Motors is a must-have for anyone who loves cars. Each chapter shows the design process of a new vehicle, from first ideation to the final production-ready 3-D models to the final photo-realistic renderings. Join Daniel on this virtual journey of automotive design!

Deutsch

Cosmic Motors ist ein Traumwelt voller futuristischer Fahrzeuge. Die Design-Entstehung von Raumschiffen, Rennwagen, Jets und anderen fantastischen Fahrzeugen wird in Skizzen, Zeichnungen und farbenprächtigen Illustrationen dargestellt. An Bord jeder Szene sind die eleganten Kreaturen dieser fernen Welt.

Daniel Simon, Schöpfer dieser Fiktion und international anerkannter Automobil-Designer - arbeitete in den letzten Jahren an Marken wie Bugatti und Lamborghini. Dieses Buch dokumentiert seine komplette Arbeitsweise, von präzisen Zeichnungen über unglaublich detaillierte Digital-Modelle, bis hin zur großformatigen Foto-Illustri-



designstudio  PRESS

WWW.COSMIC-MOTORS.COM
WWW.DESIGNSTUDIOPRESS.COM

